DOC 52 **2224/019**

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

27 november 2009

VERANTWOORDING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING
voor het begrotingsjaar 2010

* 33. FOD MOBILITEIT EN VERVOER

Zie ook :

Doc 52 **2224/ (2009/2010)** :
001: Lijst van verantwoordingen per sectie.
002: 01. Dotaties
003: 02. FOD Kanselarij van de eerste minister
004: 03. FOD Budget en Beheerscontrole
005: 04. FOD Personeel en Organisatie
006: 05. FOD Informatie- en Communicatietechnologie
007: 12. FOD Justitie
008: 13. FOD Binnenlandse Zaken
009: 14. FOD Buitenlandse Zaken, Buitenlandse Handel en Ontwikkelingssamenwerking
010: 16. Ministerie van Landsverdediging
011: 17. Federale Politie en Geïntegreerde Werking
012: 18. FOD Financiën
013: 19. Regie der Gebouwen
014: 21. Pensioenen
015: 23. FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg
016: 24. FOD Sociale Zekerheid
017: 25. FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de Voedselketen en Leefmilieu
018: 32. FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie
019: 33. FOD Mobiliteit en Vervoer
020: 44. POD Maatschappelijke Integratie, Armoedebestrijding en Sociale Economie
021: 46. POD Wetenschapsbeleid
022: 51. FOD Financiën, voor de Rijksschuld
023: 52. FOD Financiën, voor de Financiering van de Europese Unie

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

27 novembre 2009

JUSTIFICATION DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES
pour l'année budgétaire 2010

* 33. SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS

Voir aussi :

Doc 52 **2224/ (2009/2010)** :
001: Liste des justifications par section.
002: 01. Dotations
003: 02. SPF Chancellerie du premier ministre
004: 03. SPF Budget et Contrôle de la Gestion
005: 04. SPF Personnel et Organisation
006: 05. SPF Technologie de l'Information et de la Communication
007: 12. SPF Justice
008: 13. SPF Intérieur
009: 14. SPF Affaires étrangères, Commerce extérieur et Coopération au Développement
010: 16. Ministère de la Défense nationale
011: 17. Police fédérale et Fonctionnement intégré
012: 18. SPF Finances
013: 19. Régie des Bâtiments
014: 21. Pensions
015: 23. SPF Emploi, Travail et Concertation sociale
016: 24. SPF Sécurité sociale
017: 25. SPF Santé publique, Sécurité de la Chaîne alimentaire et Environnement
018: 32. SPF Économie, PME, Classes moyennes et Énergie
019: 33. SPF Mobilité et Transports
020: 44. SPP Intégration sociale, Lutte contre la pauvreté et Économie sociale
021: 46. SPP Politique scientifique
022: 51. SPF Finances, pour la Dette publique
023: 52. SPF Finances, pour le Financement de l'Union européenne

cdH	:	*centre démocrate Humaniste*
CD&V	:	*Christen-Democratisch en Vlaams*
Ecolo-Groen!	:	*Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen*
FN	:	*Front National*
LDD	:	*Lijst Dedecker*
MR	:	*Mouvement Réformateur*
N-VA	:	*Nieuw-Vlaamse Alliantie*
Open Vld	:	*Open Vlaamse liberalen en democraten*
PS	:	*Parti Socialiste*
sp.a	:	*socialistische partij anders*
VB	:	*Vlaams Belang*

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 52 0000/000:	*Parlementair document van de 52e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer*
QRVA:	*Schriftelijke Vragen en Antwoorden*
CRIV:	*Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)*
CRABV:	*Beknopt Verslag (blauwe kaft)*
CRIV:	*Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)*
PLEN:	*Plenum*
COM:	*Commissievergadering*
MOT:	*Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)*

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 52 0000/000:	*Document parlementaire de la 52ème législature, suivi du n° de base et du n° consécutif*
QRVA:	*Questions et Réponses écrites*
CRIV:	*Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)*
CRABV:	*Compte Rendu Analytique (couverture bleue)*
CRIV:	*Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)*
PLEN:	*Séance plénière*
COM:	*Réunion de commission*
MOT:	*Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)*

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

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

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : publications@laChambre.be

ORGANISATIEAFDELING 11. — **BELEIDSORGANEN VAN DE STAATSSECRETARIS VAN MOBILITEIT TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER**

Toegewezen opdrachten:

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

0. — BELEID EN MISSIE

Voorafgaande opmerking

De kredieten 2010 voor de beleidsorganen werden berekend door de FOD Budget en Beheerscontrole.

Tevens werd bij conclaaf begroting 2010 beslist dat, teneinde een gelijkaardige vermindering toe te passen als bij de federale en programmatorische Overheidsdiensten, de kredieten m.b.t. de beleidscellen en de dotaties zullen verminderd worden met 10 miljoen euro in 2010 en 15 miljoen in 2011.

Voor de beleidscel Mobiliteit betekent dit voor 2010 een vermindering van de kredieten met 38 000 euro en in 2011 met 58 000 euro.

01. BESTAANSMIDDELEN

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

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	137	211	206	206	**206**	**206**
c	137	211	206	206	**206**	**206**

Verklarende nota.

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

B.A. 33 11 0 11.00.02 — Bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de beleidsorganen

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	425	732	855	855	**855**	**855**
c	509	732	855	855	**855**	**855**

DIVISION ORGANIQUE 11 — **ORGANES STRATEGIQUES DU SECRETAIRE D'ÉTAT A LA MOBILITE ATTACHE AU PREMIER MINISTRE**

Missions assignées:

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

0. — POLITIQUE ET STRATÉGIE

Remarque préalable

Les crédits 2010 des organes stratégiques sont calculés par le SPF Budget et Contrôle de la Gestion.

Il a été décidé lors du conclave budgétaire 2010 que, afin d'appliquer des diminutions semblables aux Service Publics fédéraux et de programmation, les crédits en rapport avec les cellules stratégiques et les dotations seront réduits de 10 millions d'euros en 2010 et 15 millions en 2011.

Pour la cellule stratégique Mobilité, cela signifie une diminution des crédits de 38 000 euros pour 2010 et de 58 000 euros pour 2011.

01. SUBSISTANCE

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

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	137	211	206	206	**206**	**206**
c	137	211	206	206	**206**	**206**

Note explicative

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

B.A. 33 11 0 11.00.02 — Rémunérations et indemnités des membres des organes stratégiques

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	425	732	855	855	**855**	**855**
c	509	732	855	855	**855**	**855**

Verklarende nota

Bezoldigingen en vergoedingen van het personeel van de beleidsorganen.

Om de boekhoudregels opgelegd bij de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat te volgen, dient vanaf 2009 de inzet van personeel gedetacheerd uit een andere overheidseenheid te worden gelijkgesteld met een aankoop van diensten en te worden geïmputeerd op een BA 12.00.48 i.p.v. van op een BA 11.00.xx.

Bijgevolg worden de bezoldigingen en vergoedingen van de leden van beheersorganen voor 2010 geraamd op 995 000 euro verdeeld over de BA's 11.01.11.00.02 (855 keuro) en 11 01 12.00.48 (140 keuro).

02. WERKINGSKOSTEN

B.A. 33 11 01 12.00.04 — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	2	6	4	4	**4**	**4**
c	2	6	4	4	**4**	**4**

Verklarende nota

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

B.A. 33 11 01 12.00.19 — Werkingskosten

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	156	174	178	178	**178**	**178**
c	178	174	178	178	**178**	**178**

Verklarende nota

Het aangevraagde krediet bevat volgende uitgaven:

— Bureaubenodigdheden, onderhoud lokalen, opleiding, postzegels,

— Verplaatsingen, diverse kosten,…

— Kopieerapparaten, fax

— Belgacom, Proximus,

— Pers en Communicatie

— Leasing wagens

Note explicative

Rémunérations et indemnités du personnel des organes stratégique.

Afin de se conformer aux règles comptables établies par la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral, l'emploi de personnel détaché provenant d'une autre entité publique doit, à partir de 2009, être assimilé à un achat de service et doit être imputé sur une AB 12.00.48 au lieu d'une AB 11.00.xx.

Par conséquent, les rémunérations et allocations des membres des organes de gestion pour 2010, estimées à 995 000 euros, sont réparties aux AB 11 01 11.00.02 (855 keuros) et 11 01 12.00.48 (140 keuros).

02. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

B.A. 33 11 01 12.00.04 — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	2	6	4	4	**4**	**4**
c	2	6	4	4	**4**	**4**

Note explicative

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

B.A. 33 11 01 12.00.19 — Frais de fonctionnement

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	156	174	178	178	**178**	**178**
c	178	174	178	178	**178**	**178**

Note explicative

Le crédit demandé comprend les dépenses suivantes:

— Fournitures de bureau, entretien des locaux, formation, timbres,..

— Déplacements, frais divers,…

— Photocopieurs, fax

— Belgacom, Proximus

— Presse et communication

— Leasing voitures

— Huishoudkosten

— Energetische uitgaven: loodvrije benzine, diesel, LPG

B.A. 33 11 01 12.00.48 — Betaling voor gedetacheerd personeel

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	300	140	120	**120**	**120**
c	-	300	140	120	**120**	**120**

Verklarende nota.

Zie verantwoording BA 11 01 11.00.02.

De bovenvermelde vermindering van de kredieten werd op deze BA aangerekend

B.A. 33 11 01 74.00.01 — Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen met uitzondering van de informatica-uitgaven

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	5	5	5	5	**5**	**5**
c	5	5	5	5	**5**	**5**

Verklarende nota.

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

B.A. 33 11 01 74.00.04 — Investeringsuitgaven inzake de informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	25	10	8	8	**8**	**8**
c	25	10	8	8	**8**	**8**

Verklarende nota

Het krediet is bestemd voor de aankoop van informaticamateriaal.

— Entretien

— Dépenses énergétiques: essence, diesel, LPG.

A.B. 33 11 01 12.00.48 — Paiement pour personnel détaché

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	300	140	120	**120**	**120**
c	-	300	140	120	**120**	**120**

Note explicative

Voir justification AB 11 01 11.00.02.

Les diminutions de crédits susmentionnés ont été comptabilisés à cette AB.

A.B. 33 11 01 74.00.01 — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	5	5	5	5	**5**	**5**
c	5	5	5	5	**5**	**5**

Note explicative

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

A.B. 33 11 01 74.00.04 — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique

(en milliers d'euro)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	25	10	8	8	**8**	**8**
c	25	10	8	8	**8**	**8**

Note explicative

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

ORGANISATIEAFDELING 21: BEHEERSORGANEN.

1. Toegewezen opdrachten van de diverse beheersorganen:

1.1 Managementplan van de Voorzitter

MOBILIT +, het managementplan dat door de voorzitter werd opgesteld en door Etienne Schouppe, Staatssecretaris voor mobiliteit werd goedgekeurd ligt duidelijk in het verlengde van het vorige plan MOBILIT.

Het doel van dit nieuwe plan is om de veranderingen die nodig zijn om de organisatie en haar deelentiteiten nog efficiënter en doelmatiger te maken, verder te integreren.

Van MOBILIT naar MOBILIT**+,** houdt voorts nog enkele nieuwe accenten in:

— nog meer **efficiëntie**,
— een beter **risicobeheer**,
— een werkorganisatie die **de FOD aantrekkelijker maakt** en die rekening houdt met de nieuwe levenswijzen.
— de wil om **kwalitatieve relaties** tussen de medewerkers onderling te ontwikkelen;
— de ontplooiing van een **partnershiprelatie** tussen de FOD en iedere medewerker;
— de **volledige inzet** om de strategische keuzes van de ministers voor wie wij werken, te verwezenlijken en op deze manier de verwachtingen van de bevolking in te lossen.

Visie, missie en strategische doelstellingen van de FOD

• Visie

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

• Missie

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

— Bij de uitvoering van deze missie is de FOD begaan met:

- de veiligheid
- de beveiliging
- de gezondheid
- de sociale belangen
- de integratie van de transportmodi: te land, maritiem en in de lucht.

DIVISION ORGANIQUE 21: ORGANES DE GESTION .

1. Missions assignées des différents organes de gestion:

1.1. Le plan de management de la Présidente.

MOBILIT+, le plan de management qui a été établi par la Présidente et approuvé par Etienne Schouppe, Secrétaire d'État à la Mobilité, se situe clairement dans la continuité du plan précédent MOBILIT.

L'objectif de ce nouveau plan de poursuivre l'intégration des changements nécessaires pour rendre l'organisation et ses composantes encore plus efficaces et efficientes.

Aller de MOBILIT à MOBILIT**+,** signifie encore quelques accents nouveaux:

— encore plus d'**efficience**,
— une meilleure **gestion des risques**,
— une organisation du travail renforçant l'**attractivité du SPF** et prenant en compte les nouveaux modes de vie,
— la volonté de développer des **relations de qualité** entre les collaborateurs,
— la création d'une relation de **partenariat** entre le SPF et chaque collaborateur,
— la **mobilisation** pour réaliser les options stratégiques définies par les Ministres que nous servons, qui traduisent les attentes de la population.

Vision, mission et objectifs stratégiques du SPF

• Vision

Le SPF sera **en 2014** un service public attrayant qui:
— **veillera à la motivation** de tous les membres de son personnel;
— **concrétisera les orientations politiques** grâce à un pilotage efficace;
— **orientera** systématiquement ses propositions vers la réalisation d'une **mobilité durable**;
— au sein duquel les collaborateurs développeront la **culture du résultat**, une **qualité supérieure de service** et un **partenariat privilégié** avec le ministre compétent pour la Mobilité.

• Mission

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

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

— Bij zijn acties waakt de FOD er voortdurend en met voorrang over om:

- de economische groei te ondersteunen
- de luchtvervuiling terug te dringen
- de gelijke kansen te ondersteunen
- de levenskwaliteit te verbeteren.

• Strategische doelstellingen

Voor de periode 2009/2011 zijn de strategische doelstellingen gebaseerd op het beleid van:

de staatssecretaris voor Mobiliteit,
de minister van Overheidsbedrijven,
de minister belast met Beliris.

— *Strategische doelstelling nr 1:* De duurzame mobiliteit ontwikkelen in haar drievoudige dimensie: economisch, sociaal en ecologisch en dit voornamelijk door een versterkt aanbod van kwalitatieve dienstverlening.

— *Strategische doelstelling nr 2:* De veiligheid en beveiliging van alle vervoersmodi en hun infrastructuren versterken.

— *Strategische doelstelling nr 3:* Het spoor dynamiseren (openstelling voor de concurrentie — interoperabiliteit — gemeenschappelijke benadering van spoorveiligheid over alle netwerken — voldoende investeringen)

— *Strategische doelstelling nr 4*: De consumenten beschermen.

— *Strategische doelstelling nr 5:* De regelgeving versterken.

— *Strategische doelstelling nr 6:* Kwaliteitscontroles ontwikkelen.

— *Strategische doelstelling nr 7:* Het bevorderen en het versterken van de kwaliteit van het spoorvervoer.

De 6 managementdoelstellingen van de FOD

Deze dragen bij tot de verwezenlijking van bovengenoemde strategische doelstellingen en vertalen zich op hun beurt in **operationele doelstellingen** die betrekking hebben op 2 belangrijke soorten activiteiten die binnen de FOD worden ontplooid:
— het aanbieden van een operationele dienstverlening aan onze partners of klanten;
— de veranderingsprojecten.

• 1. Stewardship of plezier in dienstverlening ontwikkelen
Dit is samen te vatten in een paar kernbeginselen:

— absolute voorrang geven aan kwalitatieve operationele diensten
— voorrang verlenen aan verwezenlijking van projecten van onze ministers
— regelmatig relevante info ter beschikking stellen

— onze partner(s) goed identificeren
— een vertrouwensrelatie opbouwen met onze partners

— Par ses actions, le SPF veille continuellement et prioritairement à:

- soutenir la croissance économique
- réduire la pollution de l'air
- promouvoir l'égalité des chances
- améliorer la qualité de vie

• Objectifs stratégiques

Pour la période 2009-2011, les objectifs stratégiques sont issus des politiques:

du Secrétaire d'État à la Mobilité,
du Ministre des Entreprises publiques
de la Ministre en charge de Beliris.

— *Objectif stratégique n°1*: Développer la mobilité durable, dans sa triple dimension économique, sociale et environnementale, prioritairement par une offre de services de qualité renforcée.

— *Objectif stratégique n° 2*: Renforcer la sécurité et la sûreté de tous les modes de transport et de leurs infrastructures.

— *Objectif stratégique n°3*: Dynamiser le rail (ouverture à la concurrence — interopérabilité — approche de sécurité ferroviaire commune à tous les réseaux — niveau d'investissement suffisant).

— *Objectif stratégique n°4*: Protéger les consommateurs.

— *Objectif stratégique n°5*: Renforcer la régulation.

— *Objectif stratégique n°6*: Développer les contrôles de qualité.

— *Objectif stratégique n°7*: Promouvoir et renforcer la qualité du transport ferroviaire.

Les 6 objectifs de management du SPF

Ces objectifs contribuent à la réalisation des objectifs stratégiques décrits ci-dessus et se traduisent à leur tour en **objectifs opérationnels**, qui touchent les 2 grands types d'activités qui sont développées au sein du SPF:

— l'offre de services opérationnels à nos partenaires ou clients;
— les projets de changement.

• 1. Développer le Stewardship ou plaisir du service

Le stewardship ou plaisir du service se résume en quelques idées phares:
— donner la priorité absolue à des services opérationnels de qualité;
— réaliser prioritairement les projets de nos Ministres;

— mettre régulièrement à disposition des informations pertinentes;
— bien **identifier** notre ou nos partenaires;
— construire des **relations de confiance** avec nos partenaires;

— nieuwe partnerschappen met FOD's ontwikkelen
— tegemoetkomend, bereid tot luisteren en enthousiast zijn in de relaties met onze partners

• 2. Beheersinstrumenten vervolmaken met het oog op interne beheersing

De beheersinstrumenten maken het mogelijk om aan uitwisseling te doen en om de juiste beslissingen te nemen in het belang van iedereen.

4 beheersinstrumenten, die onder MOBILIT werden opgestart, moeten nog vervolmaakt worden en een bijzondere aandacht zal eraan worden besteed:

— begrotingsmonitoring;
— EXPIRI, de follow-up informaticatoepassing voor internationale onderhandelingsmandaten;
— risicobeheer;
— FEBER, de informaticatoepassing voor de specifieke follow-up van de regelgeving.

Er zullen regelmatig evaluaties worden verricht door volledig of gedeeltelijk gebruik te maken van het gemeenschappelijk zelfevaluatiekader (Common Assessment Framework, of CAF) en door (anonieme) tevredenheidsenquêtes uit te voeren bij de klanten. De resultaten van deze twee instrumenten, zullen voorts worden aangevuld met het aantal en de kwaliteit van de behaalde certificaten en met de analyse van de klachten. Dit alles zal onze **kwaliteitsbarometer** vormen.

• 3. In overleg vastgestelde doelstellingen door continue aansturing halen of overtreffen

De doelstellingen zullen via intensieve dialoog en gedachtewisselingen tussen de medewerkers, het management en de beleidscel worden aangestuurd.

Aansturen houdt in dat de doelstellingen regelmatig moeten worden bijgesteld en dat de bijstelling structureel in al onze beheersinstrumenten wordt geïntegreerd. Hiermee wordt een drieledig doel beoogd:

— nieuwe elementen zo snel mogelijk integreren

— een continue verbetering
— een transparante besluitvorming

Het aansturen zal gebeuren binnen de volgende structuren:

— het Directiecomité en het Steering Committee Mobility

— de trilaterale (Beleidscel - Voorzitter — DG) vergaderingen omtrent het beheer van de projecten
— de stuurcomités voor de omvangrijke projecten

• 4. Met één stem spreken en België internationaal uitdragen

Versterkte Europese impact:

— bijdragen tot de inhoudelijke kwaliteit van de richtlijnen en, wanneer mogelijk, model staan voor de Europese Commissie; dat impliceert regelmatig in dialoog gaan met de

— développer de **nouveaux partenariats avec des SPF**;
— être **accueillant, à l'écoute et enthousiastes** dans toutes nos relations avec nos partenaires.

• 2. Parfaire les outils de gestion pour atteindre la maîtrise interne

Les outils de gestion permettent d'échanger et de prendre les bonnes décisions dans l'intérêt de tous.

4 outils de gestion, initiés sous Mobilit, sont particulièrement à parfaire et une attention particulière y sera accordée:

— le monitoring budgétaire;
— EXPIRI, l'application informatique pour le suivi des réunions internationales;
— la gestion des risques;
— FEBER, l'application informatique pour le suivi spécifique de la réglementation.

Des évaluations régulières seront réalisées en appliquant totalement ou partiellement le Cadre d'Autoévaluation des fonctions publiques (CAF) et par des enquêtes de satisfaction (anonymes) auprès de la clientèle. Le résultat de ces 2 outils seront ensuite complétés par le nombre et la qualité des certifications obtenues ainsi que par l'analyse des plaintes. Cet ensemble formera notre **baromètre qualité.**

• 3. Grâce au pilotage continu, atteindre les objectifs fixés en concertation

Le pilotage des objectifs sera réalisé via la mise en place d'échanges et de dialogues intensifs entre les collaborateurs, le management et la Cellule stratégique.

Le pilotage implique que les objectifs doivent être actualisés régulièrement et l'actualisation structurellement intégrée dans tous nos outils de gestion. L'actualisation poursuit un triple objectif:

— l'intégration des éléments nouveaux dans les meilleurs délais;
— l'amélioration continue;
— la transparence dans la prise de décision.

Le pilotage s'effectuera au sein des structures suivantes:

— le comité de Direction et le Steering Committee Mobility (réunion de travail hebdomadaire des membres du CD ou leurs représentants)
— les réunions trilatérales (Cabinet/Président/DG) sur la gestion des projets
— les Comités de Pilotage pour les très grands projets:

• 4. D'une seule voix, parler et porter la Belgique au niveau international

Vis à vis de l'Europe:

— contribuer à la qualité du contenu des directives et, si possible, servir de modèle à la Commission européenne; ceci implique un dialogue régulier avec les parties prenantes

belanghebbenden en, waar mogelijk, een “Belgisch netwerk” opbouwen;

— ons imago en onze geloofwaardigheid op Europees niveau nog meer versterken door onze Europese verplichtingen na te leven en door het creëren van nationale specificiteiten te vermijden;

— onze invloedssfeer op Europees niveau en, voor het zee- en het luchtvervoer, op internationaal niveau uitbreiden.

Bevoorrecht partnerschap met de gewesten

In Europese onderhandelingen zijn de gewesten geen erkende gesprekpartners. De federale staat moet daar dan ook de mening van de 3 gewesten vertolken. Daarvoor moet er tussen deze 4 instellingen structureel overleg plaatshebben en een vertrouwensrelatie worden opgebouwd.

• 5. Welzijn, plezier en trots in het werk

Om prestaties te kunnen leveren, moet men zich kunnen ontplooien in het werk.

En om zich erin te kunnen ontplooien, moet men voldoening, plezier en trots vinden in het werk.

• 6. De nieuwe horizontaliteit ontwikkelen

Het betreft:

— de ontwikkeling van een nieuwe vorm van horizontaliteit tussen: vervoer en mobiliteit, leefmilieu, energie, duurzame ontwikkeling en ruimtelijke ordening.

— het opstellen van doelstellingen in overleg op federaal niveau en het toezicht op hun verwezenlijking door middel van meetinstrumenten.

De operationele doelstellingen

De 6 managementdoelstellingen, hierboven beschreven, vertalen zich in **operationele doelstellingen** die betrekking hebben op 2 belangrijke soorten activiteiten die binnen de FOD worden ontplooid:

— het aanbieden van een operationele dienstverlening aan onze partners of klanten;

— de veranderingsprojecten.

1.2 Ondersteuningscel van de voorzitter

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

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

1.3 De cel externe communicatie

De cel externe communicatie moet een drieledige doelstelling nastreven:

et, chaque fois que c’est possible, la formation d’un “réseau belge”;

— renforcer encore notre image et notre crédibilité au niveau européen en respectant nos obligations européennes et en évitant de développer des spécificités nationales;

— développer notre réseau d’influence au niveau européen et, pour les transports maritime et aérien, au niveau international.

Partenariat privilégié avec les Régions:

Les Régions n’étant pas des interlocuteurs reconnus dans les négociations européennes, il importe que l’État fédéral traduise aussi, dans ses positionnements, l’avis et les aspirations des 3 Régions. Cet objectif nécessite la mise en place d’une concertation structurelle entre ces 4 institutions et la construction de relations de confiance.

• 5. Trouver bien-être, plaisir et fierté au travail

Pour pouvoir réaliser des performances, il faut être épanoui au travail.

Et pour pouvoir s’épanouir au travail, il faut y trouver bien-être, plaisir et fierté.

• 6. Développer la nouvelle horizontalité

Cela concerne:

— le développement d’un nouveau type d’horizontalité entre: transport et mobilité, environnement, énergie, développement durable et aménagement du territoire;

— la mise en place d’objectifs concertés au niveau fédéral et leur suivi de leur réalisation à l’aide d’instruments de mesure.

Les objectifs opérationnels

Les 6 objectifs de management, décrits ci-dessus, se traduisent en un grand nombre d’**objectifs opérationnels** (actions concrètes), qui touchent les 2 grands types d’activités développées au SPF:

— l’offre de services opérationnels à nos partenaires ou clients;

— les projets de changement.

1.2. La cellule d’appui du Président.

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

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

1.3. La cellule Communication externe.

Le Service de Communication externe doit poursuivre un triple objectif:

— De minister de beleidscel en de FOD extern, als organisatie (imagebuilding) bekend en gewaardeerd maken en dit in het bijzonder bij het grote publiek door middel van het nieuwe concept van het enig loket;

— zichzelf en de structuur informeren over hoe mobiliteit en vervoer in de pers komt;

— klachten en klantenrelaties beheren (tevredenheidenquêtes, toegankelijkheid, kwaliteit van het onthaal, website).

1.4 De juridische dienst

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

1.5 Dienst Interne Audit

De Dienst Interne audit:

— is een partner van het management en ondersteunt het management in de ontwikkeling van een efficiënte, effectieve, zuinige, ethische, milieubewuste en kwaliteitsvolle organisatie.

— evalueert hiervoor op een systematische en gestructureerde manier het risicobeheer, de interne controle en globaal gezien het degelijk bestuur van de FOD en formuleert voorstellen tot verbetering.

— geeft competente, onafhankelijke en objectieve adviezen en aanbevelingen die het management een redelijke zekerheid aanreiken dat de doelstellingen kunnen behaald worden.

— geeft adviezen en aanbevelingen die een meerwaarde leveren voor de FOD en zijn organisatie versterken.

— volgt in de uitvoering van zijn activiteiten de standaarden van het Instituut van Interne auditoren (IIA).

Deze missie kan slechts goed uitgevoerd worden indien er voldoende middelen intern aanwezig zijn om ze uit te voeren of om externe capaciteit en competenties in te huren indien deze intern niet aanwezig zijn.

1.6 Dienst Functionele expertise en ondersteuning in mobiliteit

In uitvoering van voormelde managementsdoelstelling nr. 6 (cf. punt 1.1) “ontwikkelen van een nieuwe horizontaliteit” wordt in het najaar 2009 een nieuwe ondersteuningsdienst opgericht. Deze dienst genaamd “Functionele expertise en ondersteuning in mobiliteit” zal de Directie Mobiliteit van het DGMVV (programma 56/1) en de Dienst Intermodaliteit van het DGVL (gedeelte van programma 51/1) hergroeperen.

Deze dienst zal worden toegevoegd aan de diensten van de voorzitter en samengesteld zijn uit een luik “Intermodaliteit” en een luik “Mobiliteit.”Gelet op de belangrijkheid van de toegewezen missiegebonden middelen zal deze dienst in een afzonderlijk programma ‘21/2’ worden ondergebracht. Enkel de persoonsgebonden kredieten worden, zoals voor de andere beheersorganen, opgenomen in het programma 0 – bestaansmiddelen van de Organistieafdeling 21.

— Faire connaître le Ministre, le Cabinet et le SPF et nous valoriser à l’extérieur, en tant qu’organisation (image building) en particulier auprès du grand public via le nouveau concept du guichet unique;

— s’informer et informer la structure sur le traitement de la Mobilité et des transports dans la presse;

— la gestion des plaintes et des relations clients (enquêtes de satisfaction, accessibilité, qualité de l’accueil, web site).

1.4. Le Service juridique

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

1.5. Le Service d’Audit interne

Le Service d’audit Interne:

— est un partenaire du management et soutient le management dans le développement d’une organisation efficace, efficiente, économe éthique, environnementale et de qualité;

— évalue, de manière structurée et systématique, la gestion des risques, le contrôle interne et dans l’ensemble la bonne gouvernance du SPF et formule des propositions d’amélioration qui s’y rapportent.

— rend des avis et des conseils compétents, indépendants et objectifs qui fournissent au management une assurance raisonnable que les objectifs peuvent être atteints;

— formule des avis qui procurent une plus-value au SPF et renforcent son organisation.

— respecte les standards de l’Institut des Auditeurs Internes (IIA) dans l’exécution de ses activités.

Cette mission ne peut s’exercer d’une manière positive que si des ressources internes sont suffisantes afin de pouvoir la réaliser, ou que si des capacités et des compétences sont louées en externe si elles ne sont pas présentes en interne.

1.6. Le Service Expertise et support fonctionnels en Mobilité

En exécution de l’objectif de management n°6 mentionné plus haut (cf. point 1.1) “Développer une nouvelle horizontalité”, un nouveau service d’appui a été créé dans le courant de l’année 2009. Ce service, dénommé “Expertise et support fonctionnels en Mobilité” regroupera la Direction Mobilité de la DGMSR (programme 56/1) et le Service Intermodalité de la DGTA (partie du programme 51/1).

Ce service sera repris parmi les services de la Présidente et sera composé d’une partie “Intermodalité” et d’une partie “Mobilité”. Compte tenu de l’importance des frais de fonctionnement liés à la mission attribués, ce service sera inscrit dans un programme spécifique 21/2. Seuls les frais liés à la personne seront repris au programme 0 - Moyens de subsistance de la Division Organique 21, comme pour les autres organes de gestion.

1.7 Stafdiensten

1.7.1 Stafdienst Personeel en Organisatie

• Draagt bij tot de Human Resources strategie en - opdracht met het oog op het bereiken van de doelstellingen van de FOD rekening houdend met de behoeften van de mensen en de noden van de organisatie.

• Draagt de verantwoordelijkheid voor de hierna vermelde Human Resources processen:

— **Aanwerving en selectie van het personeel**
Analyse van de behoeften, aanwervingsprocedure, beheer van de aanwervingen en de ontslagen.
— **Ontwikkeling van het personeel en van de organisatie**
Competentiebeheer, evaluatie, ontwikkeling van de loopbaan, werkomstandigheden (veiligheid, welzijn, pesten,…), opleiding en documentatie.
— **Administratief beheer van het personeel**
Administratie i.v.m. het personeel, bezoldigingen, pensioenen, vergoedingen en toelagen, verkeersvoordelen, syndicale aangelegenheden en registratie van verloven en afwezigheden.

— Interne communicatie en kennisbeheer

• Verzekert het specifiek operationeel beheer van de begroting dat betrekking heeft op de opdrachten van de dienst evenals de managementkredieten.

• Verzekert een permanente steun aan de managers i.v.m. het bijzonder operationeel beheer van de omschreven Human Resources processen.

In de loop van 2008 werd de vertaaldienst onder de bevoegdheid van de stafdienst P&O geplaatst

Deze dienst verzekert de Franse, Duitse en Nederlandse vertalingen van officiële teksten uitgegeven door de FOD, uitgezonderd de teksten die volgens de wetgeving rond het taalgebruik in de administratie moeten opgesteld worden in de verschillende talen zonder gebruik van vertalers.

1.7.2 Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie

De Stafdienst ICT heeft als opdrachten:

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

• Aan de interne behoeften van de diensten en DG 's van de FOD Mobiliteit en Vervoer op gebied van de aankoop van computergoederen en -diensten voldoen (supportploeg).

• De ontwikkeling, het onderhoud van de toepassingen die zowel in het kader van de opdrachten van de FOD Mobiliteit en Vervoer als in het kader van de interne activiteiten van de diensten / DG's gecreëerd zijn (toepassingsploeg).

1.7. Les Services d'encadrement

1.7.1. *Le Service d'encadrement Personnel et Organisation*

• Participe à la définition d'une stratégie et d'une mission RH en vue d'atteindre les objectifs du SPF en tenant compte des intérêts des individus et des besoins de l'organisation.

• Assume la responsabilité des processus Ressources Humaines suivants:

— **Recrutement et sélection du personnel**
Analyse des besoins, processus de recrutement, gestion des engagements et des départs
— **Développement du personnel et de l'organisation**
Gestion des compétences, évaluation, développement de la carrière, conditions de travail (sécurité, bien-être, harcèlement,…), formation et documentation
— **Gestion administrative du personnel**
Administration en matière de personnel, rémunérations, pensions, indemnités et allocations, facilités de circulation, concertation syndicale, et enregistrement des congés et absences
— **Communication interne et gestion des connaissances**

• Assure la gestion opérationnelle spécifique des budgets relatifs aux missions du service ainsi que les crédits de management.

• Assure un soutien permanent aux managers pour la gestion opérationnelle spécifique des processus RH décrits.

A partir de 2008 le service Traduction a été mis sous la tutelle du SE P&O.

Ce service assure les traductions françaises, allemandes et néerlandaises des textes officiels publiés par le SPF, à l'exception des textes qui, selon la réglementation relative à l'emploi des langues dans l'administration, doivent être élaborés dans les différentes langues sans l'emploi de traducteurs.

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

Le service ICT a pour missions:

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

• De répondre aux besoins internes des services et DG du SPF Mobilité et Transports en matière d'achat de biens et services informatiques (équipe support);

• De développer, entretenir et améliorer des applications créées tant dans le cadre des missions assignées au SPF Mobilité et Transports que dans le cadre des activités internes des services / DG (équipe application);

• Een assistentie leveren in geval van problemen (defecte pc's, printers…), de installatie van toepassingen, de configuratie van nieuwe materialen en het beheer van de bestaande machines (pc's, printers…).

• De continuïteit van het telefoonsysteem VoIP en het functioneren van het netwerk verzekeren evenals de verbinding tussen de verschillende vestigingen van de FOD Mobiliteit et Vervoer en de rest van de wereld.

1.7.3 Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

• Draagt bij tot de strategiebepaling van de FOD op het vlak van de begroting

• Is verantwoordelijk voor de processen m.b.t. de begrotingscyclus.

• Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning voor de opmaak van de begroting.

• Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning om het betalings- en ontvangstenproces efficiënt en correct te laten verlopen.

• Voert een deel van de operationele taken uit met betrekking tot de boekhouding van de FOD

• Is belast met de behandeling van de dossiers met betrekking tot de overheidsopdrachten op het vlak van de rechtsregels en de ontwikkeling van een expertisecentrum.

• Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning om de processen en de activiteiten van de FOD te beheersen door het toepassen van plannings- en controlemechanismen en een risicogebaseerde aanpak.

• Biedt een integrale logistieke ondersteuning aan alle entiteiten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, gebaseerd op een zuinige, efficiënte, transparante, milieuvriendelijke en klantgerichte aanpak.

• De fournir une assistance en cas de problèmes (pc, imprimantes défectueux), d'installation d'application, de configuration de nouveaux matériels et gérer le parc des machines (pc, imprimantes…);

• D'assurer la continuité du système de téléphonie VoIP et le fonctionnement du réseau, ainsi que les connections entre les différentes implantations du SPF Mobilité et Transports et le reste du monde.

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

• Participe à la définition de la stratégie du SPF en matière budgétaire;

• Assume la responsabilité des processus liés au cycle budgétaire;

• Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour l'élaboration du budget;

• Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour permettre le déroulement efficient et correct des processus de paiements et de recettes;

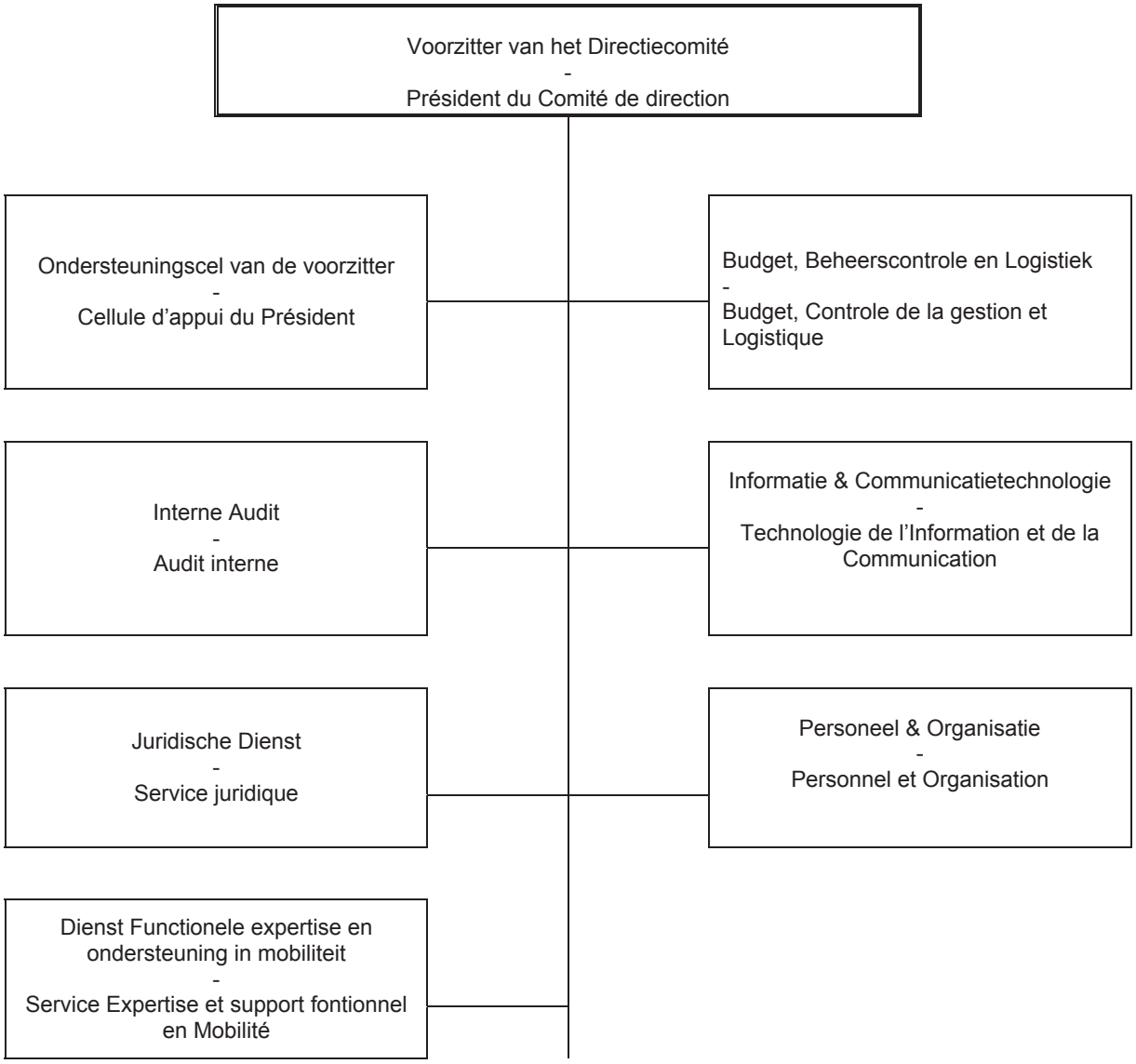
• Exécute une partie des tâches opérationnelles relatives à la comptabilité du SPF;

• Est chargé du traitement des dossiers relatifs aux marchés publics sur le plan des règles de droit et du développement d'un centre d'expertise en la matière;

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

• Garantit un soutien logistique intégral de toutes les entités du SPF Mobilité et Transports, basé sur une approche saine, efficiente, transparente, environnementale et orientée client.

Organogram | **Organigramme**



PROGRAMMA 21/0 LEIDING EN BEHEER

1. Overzicht van de kredieten

Crédits du programme / Kredieten van het programma

PROGRAMME 21/0 DIRECTION ET GESTION

1. Vue d'ensemble des crédits

Crédits du programme / Kredieten van het programma

keuros / keuro

AB/BA		2008 *Réalisé* Realisatie	2009 *Initial* Initieel	2009 *Ajusté* Aangepast	**2010 *Proposition* voorstel**	+/- *2010-2009*	2011 *Estimation* Raming	2012 *Estimation* Raming	2013 *Estimation* Raming
01 03.00.02	b	48	87	87	**77**	-10	77	77	77
01 03.00.02	c	85	87	87	**77**	-10	77	77	77
01 03.00.30	b	317	0	0	**0**	0	0	0	0
01 03.00.30	c	317	0	0	**0**	0	0	0	0
01 11.00.03	b	10 152	11 552	11 249	**12 724**	+1 475	0	0	0
01 11.00.03	c	10 231	11 552	11 249	**12 724**	+1 475	0	0	0
01 11.00.04	b	2 996	2 939	3 321	**3 388**	+67	0	0	0
01 11.00.04	c	2 998	2 939	3 321	**3 388**	+67	0	0	0
01 11.00.05	b	281	307	307	**302**	-5	302	302	302
01 11.00.05	c	296	307	307	**302**	-5	302	302	302
01 12.00.01	b	3 382	5 296	5 296	**5 089**	-207	5 089	5 089	5 089
01 12.00.01	c	4 636	5 296	5 296	**5 049**	-247	5 049	5 049	5 049
01 12.00.07	b	0	5	5	**40**	+35	40	40	40
01 12.00.07	c	0	5	5	**40**	+35	40	40	40
01 12.00.21	b	75	78	78	**78**	0	78	78	78
01 12.00.21	c	0	0	0	**0**	0	0	390	0
01 12.00.48	b	0	3 978	3 978	**0**	-3 978	0	0	0
01 12.00.48	c	0	3 978	3 978	**0**	-3 978	0	0	0
01 21.00.01	b	0	0	0	**0**	0	0	0	0
01 21.00.01	c	0	0	0	**0**	0	0	0	0
01 34.00.01	b	50	0	0	**0**	0	0	0	0
01 34.00.01	c	50	0	0	**0**	0	0	0	0
01 34.00.41	b	8	0	0	**0**	0	0	0	0
01 34.00.41	c	8	0	0	**0**	0	0	0	0
01 74.00.01	b	297	622	622	**622**	0	622	622	622
01 74.00.01	c	562	622	622	**622**	0	622	622	622
01 74.00.15	b	6	0	0	**0**	0	0	0	0
01 74.00.15	c	95	0	0	**0**	0	0	0	0
02 12.00.04	b	2 267	3 780	3 780	**3 795**	+15	3 308	3 308	3 308
02 12.00.04	c	3 034	3 780	3 780	**3 795**	+15	3 308	3 308	3 308
02 12.00.24	b	297	298	298	**560**	+262	638	638	638
02 12.00.24	c	0	0	0	**1 882**	+1 882	914	72	72
02 74.00.04	b	161	1 474	1 474	**1 365**	-109	736	866	1 055
02 74.00.04	c	589	1 474	1 474	**1 365**	-109	736	866	1 055
03 12.00.24	b	210	1 669	1 669	**2 295**	+626	808	0	0
03 12.00.24	c	1 714	219 539	1 669	**808**	-861	600	0	0
03 74.00.24	b	121	200	200	**0**	-200	0	0	0
03 74.00.24	c	121	200	200	**0**	-200	0	0	0
04 12.00.24	b	2 042	1 300	1 300	**1 124**	-176	1 200	1 200	1 200
04 12.00.24	c	0	0	0	**1 200**	+1 200	1 200	6 000	0
Totaal	b	22 710	33 585	33 664	31 459	-2 205	12 898	12 220	12 409
Totaal	**c**	**24 736**	**31 909**	**31 988**	**31 252**	**-736**	**12 848**	**16 726**	**10 525**

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

2.1 Overzicht personeelseffectieven per niveau en per beheersdienst — Toestand per 01.10 2009

in VTE

	Niv. A	Niv. B	Niv. C	Niv. D	Totaal per beheersdienst – Total par service de gestion
Ondersteuningscel Voorzitter – *Cellule d'appui du Président*	11,8	2	2	1	**16,8**
Stafdienst P&O – *SE P&O*	21,8	11,5	18,9	7,1	**59,3**
Stafdienst ICT – *SE TIC*	23,3	12,4	9,8	2	**47,5**
Stafdienst Budget Beheerscontrole en Logistiek – *SE Budget Contrôle de la Gestion et Logistique*	253	8,4	36	109,81	**179,51**
Juridische Dienst – *Service Juridique*	11	0	3	1,5	**15,5**
Interne Audit – *Audit Interne*	3	1	1	0	**5**
Functionele expertise en ondersteuning	18,9	0,8	6,9	3,4	**30**
Totaal per niveau – *Total par niveau*	**115,1**	**36,1**	**77,6**	**124,81**	**353,61**

2.2 Overzicht per niveau voor de periode 2008 – 2010

in VTE per 31 december

Niveau	2008	2009 (*)	2010 (*)
A	85,4	127,07	127,67
B	34,4	44,82	45,79
C	68,7	78,12	77,74
D	123,8	116,71	110,63
Totaal	**312,3**	**366,72**	**361,83**

(*) incl dienst functionele expertise en ondersteuning in Mobiliteit

3. Overzicht van de activiteiten

Hierna volgt een overzicht van de activiteitsdomeinen van de diverse beheersorganen.

De persoonsgebonden werkingsmiddelen en de personeelskosten die hiervoor vereist zijn worden gecentraliseerd op de basisallocaties waarvan de samenstelling en de evolutie in detail onder punt 4 zal besproken worden.

Wanneer de activiteiten ook missiegebonden kosten met zich meebrengen zullen deze afzonderlijk worden vermeld en worden aangeduid op welke basisallocatie ze zijn aangerekend.

3.1 Ondersteuningscel van de Voorzitter

Hierbij een overzicht van de voornaamste activiteiten.

3.1.1 Internationale coördinatie

Ambitieuze en realistische Belgische stellingnames stimuleren algemene coherentie van de Belgische stand-

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

2.1. Vue d'ensemble des effectifs du personnel par niveau et par service gestionnaire — Situation au 01.10 2009

en ETP

	Niv. A	Niv. B	Niv. C	Niv. D	Totaal per beheersdienst – Total par service de gestion
Ondersteuningscel Voorzitter – *Cellule d'appui du Président*	11,8	2	2	1	**16,8**
Stafdienst P&O – *SE P&O*	21,8	11,5	18,9	7,1	**59,3**
Stafdienst ICT – *SE TIC*	23,3	12,4	9,8	2	**47,5**
Stafdienst Budget Beheerscontrole en Logistiek – *SE Budget Contrôle de la Gestion et Logistique*	253	8,4	36	109,81	**179,51**
Juridische Dienst – *Service Juridique*	11	0	3	1,5	**15,5**
Interne Audit – *Audit Interne*	3	1	1	0	**5**
Functionele expertise en ondersteuning	18,9	0,8	6,9	3,4	**30**
Totaal per niveau – *Total par niveau*	**115,1**	**36,1**	**77,6**	**124,81**	**353,61**

2.2. Vue d'ensemble par niveau pour la période 2008 – 2010

en ETP au 31 décembre

Niveau	2008	2009 (*)	2010 (*)
A	85,4	127,07	127,67
B	34,4	44,82	45,79
C	68,7	78,12	77,74
D	123,8	116,71	110,63
Total	**312,3**	**366,72**	**361,83**

(*) incl service Expertise et support fonctionnels en mobilité

3. Vue d'ensemble des activités

Le texte ci-dessous donne un aperçu des domaines d'activités des différents organes de gestion.

Les dépenses de fonctionnement liées aux personnes et les dépenses de personnel qu'exigent ces activités sont centralisées sur des allocations de base dont la composition et l'évolution seront analysées en détail au point 4.

Lorsque les activités entraînent également des dépenses liées à la mission, celles-ci seront mentionnées séparément et il sera indiqué sur quelle allocation de base elles sont comptabilisées.

3.1. Cellule d'appui du Président

Ci-dessous, un aperçu des activités essentielles.

3.1.1. — Coordination internationale

Stimuler la définition de positions belges ambitieuses et réalistes, garantir la cohérence générale des positions belges,

punten waarborgen onze internationale impact versterken waarborgen dat de Belgische standpunten met alle betrokken partners overlegd zijn de gewesten in dit netwerk integreren als bevoorrechte partners actief meewerken in de groep van de 5 "*Permanent Secretaries* "(Verenigd Koninkrijk Nederland Duitsland Frankrijk België)

3.1.2 Bevoorrecht partnerschap met de gewesten

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

3.1.3 Opvolging van de prioritaire projecten

Heel de FOD moet worden gemobiliseerd om de prioritaire projecten van de staatssecretaris voor Mobiliteit van de minister van Overheidsbedrijven en van de minister bevoegd voor Beliris binnen de kortst mogelijke termijn te verwezenlijken.

Hierbij moet ook de kwaliteit van de aangeboden operationele dienstverlening voortdurend worden verbeterd.

3.1.4 Administratieve vereenvoudiging waaronder e-government

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

3.2 Cel externe communicatie

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

3.3 Juridische dienst

Voor het uitvoeren van zijn opdracht beschikt de dienst naast de gecentraliseerde persoonsgebonden kredieten over een missiegebonden krediet van 450 keuro (cf. punt 4.1.2 BA 21 01 1200.01).

Taken van de Juridische Dienst

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

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

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

renforcer notre impact international, garantir que les positions belges sont concertées avec l'ensemble des partenaires concernés, intégrer les Régions dans ce réseau au titre de partenaires privilégiés; participer activement au groupe des 5 "Permanent Secretaries" (Royaume-Unis, Pays-Bas, Allemagne, France, Belgique).

3.1.2. — Partenariat privilégié avec les Régions

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

3.1.3. — Suivi des projets prioritaires

L'ensemble du SPF doit être mobilisé pour réaliser dans les meilleurs délais les projets prioritaires du Secrétaire d'État à la Mobilité, du Ministre des Entreprises publiques et de la Ministre compétente pour Beliris.

Ceci doit s'accompagner d'une amélioration permanente de la qualité des services opérationnels offerts.

3.1.4. — Simplification administrative, dont l'e-government

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

3.2. Cellule Communication externe

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

3.3. Service Juridique

Afin de réaliser sa mission, le service dispose, en plus des crédits centralisés liés à la personne, d'un crédit lié à la mission de 450 keuros (cf. le point 4.1.2 AB 21 01 12.00.01).

Tâches du service juridique:

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

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

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

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

3.4 Interne Audit

Het KB van 17 augustus 2007 betreffende de interne auditactiviteiten binnen sommige diensten van de federale uitvoerende macht heeft tot doel de voorwaarden te scheppen voor een grotere responsabilisering van het management met als essentiële principes: een doelmatige en doeltreffende aanwending van de middelen de kwaliteit van de overheidsuitgaven en respect voor het principe van deugdelijk bestuur. Het KB stelt dat de interne audit garant staat voor de kwaliteit van de interne controle die binnen de federale diensten dient te worden uitgebouwd door er voor te zorgen dat de risico's verbonden aan de activiteiten onder controle zijn.

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

De activiteiten van de interne audit worden opgenomen in een werkprogramma dat door de verantwoordelijke voor de interne auditactiviteiten wordt opgesteld op basis van relevante informatie van de Voorzitter het management en door de interne en externe omgeving van de FOD. Het werkprogramma wordt bij gebrek aan een Auditcomité van de federale overheid goedgekeurd door het directiecomité

De audit van het geheel van doelstellingen betreffende de interne controle vormt binnen de organisatie een permanente opdracht die zich doorheen het ganse jaar voltrekt.

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

De hoofdtaak van de interne audit bestaat in het voorbereiden en uitvoeren van of toezien op thematische audits die binnen de organisatie plaatsvinden en werden aangeduid op basis van een risicoanalyse.

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

Audit- en consultancy-opdrachten kunnen gebeuren op vraag van de minister de voorzitter van het Directiecomité of van het toekomstig Auditcomité van de federale overheid.

Vanuit de bezorgdheid een goede basis voor informatieuitwisseling op te bouwen zal de interne audit zijn communicatieactiviteiten versterken. Het gaat erom de voorwaarden te scheppen die nodig zijn om met de medewerkers van de

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

3.4. Audit Interne

L'AR du 17 août 2007 relatif aux activités d'audit interne dans certains services du pouvoir exécutif fédéral a pour objectif de poser les conditions d'une plus grande responsabilisation du management avec comme principes essentiels: une affectation efficace et efficiente des moyens, la qualité des dépenses publiques et le respect du principe d'une bonne gestion. L'AR indique que l'Audit Interne est le garant de la qualité du contrôle interne qui doit être mis sur pied dans les services fédéraux et doit également veiller à ce que les risques liés aux activités restent sous contrôle.

Le rôle principal de l'audit interne consiste à évaluer d'une manière indépendante et objective la qualité des mesures de contrôle tant existantes que nouvellement introduites et à remettre des avis concernant l'efficacité du contrôle, la gestion des risques et d'une manière plus générale sur la bonne gestion au management et au ministre.

Les activités de l'audit interne sont reprises dans un programme de travail et ont été établies par le responsable des activités d'audit interne sur base d'informations pertinentes du Président, du management et de l'environnement interne et externe du SPF. Le programme de travail est approuvé par le Comité de Direction, à défaut d'un Comité d'audit de l'autorité fédérale.

L'audit de l'entièreté des objectifs relatifs au contrôle interne constitue au sein de l'organisation une mission permanente qui s'exécute tout au long de l'année.

L'AR prévoit que, afin d'optimaliser le support à fournir par l'Audit Interne au management, celui-ci doit satisfaire aux 3 critères suivants: respect des règles de l'art relatives à l'audit, garantie d'indépendance et mise à disposition de moyens suffisants.

La tâche principale de l'audit interne consiste en la préparation et en l'exécution ou en la surveillance d'audits thématiques qui ont lieu au sein de l'organisation et sont déterminés sur base d'une analyse de risques.

Le programme de travail prévoit qu'une partie déterminée des moyens doit être utilisée pour pouvoir répondre à des demandes spécifiques. Celles-ci peuvent entre autres concerner les marchés de consultance en ce qui concerne les normes de travail de l'IIA (Institute of International Auditors).

Les missions d'audit et de consultance peuvent avoir lieu sur demande du Ministre, du Président du Comité de Direction ou du futur Comité d'audit de l'autorité fédérale.

L'Audit Interne renforcera ses activités de communication, avec comme préoccupation de mettre au point une bonne base d'échange d'informations. Il s'agit de poser les conditions nécessaires afin de lancer un dialogue avec les collabora-

FOD een dialoog op gang te brengen over de realiteit van de dingen en de processen op het terrein.

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

3.5 Stafdiensten

3.5.1 Stafdienst Personeel en Organisatie

Het operationele plan van de Dienst P&O (dd. 15.03 2006) ter uitvoering van het managementplan (2006 – 2012) is geclusterd in een vijftal activiteitsdomeinen.

Hierbij wordt per activiteitsdomein een overzicht gegeven van de voornaamste doelstellingen met bijbehorende acties. Deze acties beogen meestal een verbetering of aanpassing van reeds bestaande activiteiten. Daarnaast worden ook een aantal nieuwe projecten vermeld. Alleen de projecten die volgens het stappenplan van de overeenkomstige timing betrekking hebben op 2008 werden weerhouden. Waar mogelijk werd een link gelegd met de vereiste kredieten.

Sinds de tweede helft van 2008 wordt er gewerkt aan de aanmaak van een nieuw management- en operationeel plan voor de periode 2009-2011 dat in overeenstemming zal zijn met het nieuwe plan van de Voorzitter Mobilit+.

3.5.1.1 - Activiteitsdomein Personeelsplanning en –voorziening

Het betreft activiteiten inzake:

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

-- *Volledige besteding van de personeelsenveloppe nastreven door:*
— permanente monitoring van de personeelsuitgaven en de realisatie van het budget
— uitvoeren personeelsplannen 2007-2008-2009

-- *Optrekken aantal VTE in niveau A en B en verlagen aantal in niveau D door:*
— aanwervingen in de niveaus A en B
— stimuleren doorstroom naar hogere niveau en reële bevorderingsmogelijkheden aanbieden

-- *Nastreven evenwichtige leeftijdspiramide* van de FOD door:
— beter evenwicht tussen + 45 en – 45 jarigen
— gerichte wervingen en voldoen aan verplichtingen omtrent startbanen

-- *Verbeteren van de doorlooptijd contractuele en statutaire wervingen door:*
— verbeteren planning van de aanwervingen

teurs du SPF sur la réalité des choses et des processus sur le terrain.

Depuis quelques années, le SPF a opté de travailler à l'amélioration de sa gestion en fournissant du support aux services gestionnaires qui ont effectués les démarches pour l'obtention d'une certification (ISO, EMAS). Ces systèmes font chaque année l'objet d'un audit interne réglementaire. Le Service d'Audit Interne est responsable de cette mission.

3.5. Services d'encadrement

3.5.1. Service d'encadrement Personnel et Organisation

Le plan opérationnel du Service P&O (en date du 15-03-2006) en exécution du plan de management (2006-2012) est construit autour de cinq domaines d'activités.

Un aperçu, par domaine d'activité, des principaux objectifs et des actions qui s'y rapportent est donné ci-dessous. Ces actions visent pour la plupart à une amélioration ou à un ajustement des activités déjà existantes. Plusieurs nouveaux projets sont également mentionnés. Seuls les projets pour lesquels le planning de réalisation et le timing correspondant se rapportent à l'année 2008 ont été retenus. Un lien avec les crédits requis a été établi là où c'était possible.

Depuis le second semestre 2008, un travail d'élaboration d'un nouveau plan de management et de plan opérationnel pour la période 2009-2011 est en cours, et sera en concordance avec le nouveau plan de la Présidente Mobilit+.

3.5.1.1. — Domaine d'activité Planification et ressources en personnel

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

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

---- Chercher à réaliser l'affectation complète de l'enveloppe de personnel:
— en effectuant un monitoring permanent des dépenses et de la réalisation du budget
— en réalisant les plans de personnel 2007-2008-2009

---- Augmenter le nombre d'ETP de niveau A et B et diminuer celui de niveau D:
— en engageant du personnel des niveaux A et B
— en stimulant les mouvements vers les niveaux supérieurs et en offrant de réelles chances de promotion

---- Chercher à rééquilibrer la pyramide des âges dans le SPF:
— en améliorant l'équilibre entre les + 45 ans et les – 45 ans
— en orientant les engagements afin de respecter les obligations relatives aux premiers emplois

---- Réduire le délai des engagements contractuels et statutaires:
— en améliorant la planification des engagements

— verhogen van de capaciteit van de dienst rekrutering en selectie
— verbeteren proces en opvolging wervingen

-- Bevorderen van de interne mutaties door:
— verhogen van het aanbod
— gerichte tussenkomsten om vraag en aanbod op de interne arbeidsmarkt te verbeteren

-- Garanderen maximum termijn inzake doorstroom voor laureaten bevorderingsexamen

Gerealiseerd in 2008:
— Maandelijks wordt er in samenwerking met de stafdienst BB&L een monitoring van de vastleggingen geldvoorschotten en ordonnanceringen uitgevoerd betreffende de personeelsuitgaven
— Personeelsplan 2008 werd opgemaakt en goedgekeurd door de Minister van Ambtenarenzaken en Begroting voor de belangrijkste plannen: personeelsenveloppe Beliris en Fonds Luchtvaart
— De uitvoering van de personeelsplannen 2007 en 2008 wordt nagestreefd door betere planning van de aanwervingen en een gerichte wervingscampagne. In de periode september — december werden 28 specifieke wervingsexamens gepubliceerd met de bedoeling om hierdoor in de eerste jaarhelft van 2009 60 aanwervingen te realiseren in specifieke (vooral technische) functies voor de FOD. In 2008 werden 100 externe aanwervingen gerealiseerd.
— Het percentage VTE's van personeelsleden behorende tot de niveaus A en B is gestegen tot 4498 % (doelstelling voor 2008 is 425 %)
— Het percentage VTE's van personeelsleden jonger dan 45 jaar is gestegen tot 4454 % (doelstelling voor 2008 is 41 %)

3.5.1.2 - Activiteitsdomein Arbeidsvoorwaarden

Het betreft activiteiten inzake:
— Correcte toepassing regelgeving personeelszaken

— Correct beheer van personeelsdossiers
— Beheer van het absenteïsme

--- Correcte verloning personeel binnen 3 maanden na indiensttreding door:

— actieve monitoring en opvolging

-- Correcte en tijdige uitbetaling lonen door:

— implementeren integraal dossierbeheer en verdere competentieontwikkeling medewerkers

— procesbeschrijvingen voor de kritische processen

-- Verbeteren uitbetaling reis-en verblijfskosten door:

— forfaitisering verblijfskosten voor controlepersoneel

— actieve monitoring en opvolging

— en augmentant la capacité du service recrutement et sélection
— en améliorant le processus et le suivi des engagements

---- Stimuler la mutation interne:
— en améliorant les offres d'emploi
— en améliorant les règles du jeu ciblées sur l'offre et de la demande du marché interne de l'emploi

---- Garantir une période maximum de promotion aux lauréats d'un examen de promotion:

Aperçu des réalisations 2008:
— Un monitoring des engagements, des avances de fonds et des ordonnancements concernant les dépenses de personnel est effectué chaque mois en collaboration avec le Service d'encadrement BC&L
— Le plan de personnel 2008 a été établi et approuvé par le Ministre de la Fonction publique et du Budget pour les points les plus importants: enveloppe du personnel, Beliris et Fonds aérien.
— L'exécution des plans de personnel 2007 et 2008 est poursuivie au moyen d'une meilleure planification des engagements et une campagne de recrutement ciblée. Au cours de la période septembre - décembre, 28 examens spécifiques de recrutement ont été publiés afin de pouvoir réaliser au premier semestre 2009 60 engagements dans des fonctions spécifiques (surtout techniques) du SPF. En 2008, 100 engagements externes ont été réalisés.
— Le pourcentage ETP de membres du personnel appartenant aux niveaux A et B a augmenté à 44,98 % (l'objectif pour 2008 est de 42,5 %).
— Le pourcentage ETP de membres du personnel de moins de 45 ans a augmenté à 44,54 % (l'objectif pour 2008 est de 41 %).

3.5.1.2. — Domaine d'activité Conditions de travail

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:
— Application correcte de la réglementation concernant le personnel
— Gestion correcte des dossiers du personnel
— Gestion de l'absentéisme

---- Pour les membres du personnel, percevoir le montant correct de leur rémunération dans les 3 mois qui suivent leur entrée en service:
— en développant un monitoring et un suivi actifs

---- Payer la rémunération convenue de façon correcte et dans les délais:
— en implémentant la gestion de dossier intégrale et d'autres développement de compétences pour les collaborateurs
— en créant des descriptions de processus pour les processus critiques

---- Améliorer le remboursement des frais de parcours et de séjour:
— en forfaitisant les frais de séjour pour le personnel de contrôle
— en développant un monitoring et un suivi actifs

---- Systematische opvolging en aanpak ziekteverzuim door:

— actieve monitoring en opvolging

— ziektecontrole

— systematisch opvolging dossiers ziektedisponibiliteit en vervroegde pensionering

---- Snelle afhandeling aanvragen onbetaalde afwezigheden door:

— actieve monitoring en opvolging

-- Volledige en correcte invoer basisgegevens bij indiensttreding in informaticasysteem PISA door:

— kwaliteitscontrole input

— PISA-refresh: verbeteren informaticasysteem kwaliteitsverbetering data

— procesbeschrijving en kritische processen

---- Snellere aflevering benoemingsbesluit door:

— verbeteren proces afwerking stage en opmaken benoemingsbesluit

— betere interne afstemming

Gerealiseerd in 2008:

— De investeringen naar de nieuwe personeelsleden zijn aanzienlijk Zij krijgen een specifiek onthaaltraject met een onthaal op de eerste werkdag een bonnenboekje dat hen laat kennismaken met een aantal domeinen een vernieuwde onthaalbrochure en een onthaaldag.

— In 2008 waren 94 % van de personeelsleden aanwezig op de onthaaldag voor nieuwe personeelsleden bij de indiensttreding. 90 % van de personeelsleden is tevreden over het onthaal dat ze gekregen hebben in de FOD.

— 961 % van de personeelsleden kregen binnen de 3 maanden na hun indiensttreding een correct loon uitbetaald. Ook krijgen ze binnen de drie maanden na afloop van de stage hun benoemingsbesluit.

— In samenwerking met Medex (FOD Volksgezondheid…) werd een efficiënt controlesysteem opgezet om het ziekteverzuim aan te pakken; de ziektegegevens worden gemonitord en er wordt maandelijks over teruggekoppeld naar de diensten. De FOD had in 2008 een ziektepercentage van 62 %.

— De vergoedingen voor reis- en verblijfskosten worden sneller uitbetaald: in 10 op de 12 maanden werd meer dan 90 % van de vergoedingen binnen de maand uitbetaald. De procedure voor de buitenlandse zendingen werd aangepast en werd beter afgestemd op de behoeften van de diensten. Dit resulteerde in vernieuwde richtlijnen en een vernieuwde regeling van de terugbetalingen.

— Het beheer van de gecertificeerde opleidingen en de toekenning van de competentiepremies werd verder verbeterd.

— De kwaliteit van het dossierbeheer nam verder toe. De kwaliteit van de data in PISA werd gecontroleerd en verbeterd o.a. via een bevraging van elk personeelslid over de eigen gegevens. De gegevens worden ook beter ontsloten en toegankelijk gemaakt via een specifieke rapporteringstool Business Objects.

— Verder is er een correct beheer van de afgesproken personeelscontingenten (Rosetta onderhouds- en restaurantpersoneel vervangingscontractuelen) en een correcte opvolging van de uitvoering van de personeelsplannen.

---- Suivre systématiquement les absences pour cause de maladie:

— en développant un monitoring et un suivi actifs

— en contrôlant les absences pour cause de maladie

— en suivant systématiquement les dossiers de disponibilité pour maladie et de demande de retraite anticipée

---- Traiter rapidement les demandes d'absences non rémunérées:

— en développant un monitoring et un suivi actifs

---- Introduire de façon correcte et complète les données de base dans le système d'information du personnel PISA dès le premier jour de l'entrée en service:

— en contrôlant la qualité des inputs

— en améliorant le système informatique ainsi que la qualité des données (PISA-refresh)

— en décrivant les processus et les processus critiques

---- Disposer plus rapidement de l'arrêté de nomination:

— en améliorant le processus de fin de stage et de rédaction de l'arrêté de nomination

— en harmonisant mieux les processus internes

Aperçu des réalisations 2008:

— Les investissements pour les nouveaux membres du personnel sont appréciables. Ils reçoivent un trajet d'accueil spécifique lors du premier jour de travail, un livre de bons qui permet de faire connaissance avec plusieurs domaines, une brochure d'accueil renouvelée et une journée d'accueil.

— En 2008, 94 % des membres du personnel était présent à la journée d'accueil pour l'entrée en fonction des nouveaux membres du personnel. 90 % des membres du personnel est satisfait de l'accueil qu'ils ont reçu au SPF.

— 96,1 % des membres du personnel perçoivent une rémunération correcte dans les 3 mois qui suivent son entrée en service. Ils reçoivent également leur décision de nomination dans les 3 mois suivant la fin du stage.

— En collaboration avec Medex (SPF Santé publique), un système de contrôle efficient a été établi pour gérer les absences pour cause de maladie; les données relatives aux maladies sont monitorées et soumises mensuellement aux services. Le SPF avait en 2008 un pourcentage de maladie de 6,2 %.

— Les indemnités des frais de parcours et de séjour sont remboursées plus rapidement: dans 10 des 12 mois, plus de 90 % des indemnités ont été remboursées endéans le mois. La procédure pour les missions à l'étranger a été adaptée et les règles concernant les besoins des services ont été mieux harmonisées. Cela a conduit à une nouvelle directive et un nouveau règlement pour le remboursement.

— La gestion des formations certifiées et l'attribution des primes de compétence ont encore été améliorées.

— La qualité de la gestion de dossier a également augmenté. La qualité des données de PISA a été contrôlée et améliorée, entre autres via une enquête auprès de chaque membre du personnel à propos de ses propres données.

Les données ont été mieux mises en évidence et rendues accessibles via un outil de rapportage spécifique Business Objects.

— Gestion plus correcte des contingents de personnel reconnus (Rosetta, personnel d'entretien et de restaurant, contractuels de remplacement) et un suivi correct de l'exécution des plans de personnel.

3.5.1.3. — Activiteitsdomein Communicatie

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

---- Meten van en communiceren over de personeelstevredenheid door:
— uitvoeren actieplan
— voorbereiden nieuwe bevraging 2009

---- Verhogen personeelstevredenheid door alternatieve werkvormen aan te bieden door:
— invoeren telewerk

---- Beschikbaar stellen van documentatie en informatie door:
— aankoop van werken gespecialiseerde periodieken en boeken voor de verschillende diensten
— aanmaken van het persoverzicht mobiliteit en vervoer
— ter beschikking stellen van abonnementen dagbladen officiële publicaties voor de diensten

-- Beschikbaar stellen van basisinformatie Statuut op Intranet door:
— opmaken taxonomie i.v.m. statutaire materies
— content management
— afsprakenkalender omtrent opmaak dienstnota's en targets en updaten informatie
— onthaalbrochure op intranet

-- Publicatie Forum Mobilit door (cf. punt 4.1.2.BA 21 0 12.00.01 Communicatie):
— opmaken procedures inzake afdrukken en verspreiden

— in elke editie een bijdrage over een P&O-onderwerp

---- Realiseren van de vertalingen in de FOD door:

— vertalingen van bronteksten naar de officiële landstalen en naar het Engels
— taaladviezen geven

Gerealiseerd in 2008:

— Het actieplan voor de personeelstevredenheidsbevraging werd geïntegreerd in de opmaak van een geïntegreerd kwaliteitsplan voor de FOD. Hierin werden ook de CAF-oefeningen van het Directiecomité en twee diensten uit het DGLV en het DGMV opgenomen.
— De personeelsbasisinformatie welke de personeelsleden kunnen terugvinden op intranet werd uitgebreid (o.a. publicatie van algemene informatie betreffende de FOD evenals specifieke reglementering d.m.v. targets en dienstnota's). Door de lancering van Fedweb de portaalsite voor de federale ambtenaren werd beslist om enkel die informatie die specifiek is voor onze FOD op te nemen.

— In 2008 werden er 7 Forum Mobilits gepubliceerd en in elk nummer was er een rubriek over P&O.
— Opzetten van 2 pilootprojecten rond telewerk en het mogelijk maken van occasioneel thuiswerk voor personeelsleden die niet in het telewerk zitten.

3.5.1.3. — Domaine d'activité Communication

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:
— Communication interne: intranet, journal d'entreprise
— Information sur les thèmes P&O
— Satisfaction du personnel

---- Mesurer et communiquer la satisfaction du personnel:

— en exécutant le plan d'action
— en préparant la nouvelle enquête 2009

---- Améliorer la satisfaction du personnel en proposant des formes alternatives de travail:
— en introduisant le télétravail

---- Rendre disponible de la documentation et des informations:
— en achetant des ouvrages, des périodiques spécialisés et des livres pour les différents services
— en réalisant la revue de presse mobilité et transports
— en mettant à disposition des abonnements, des quotidiens, des publications officielles pour les services

---- Rendre disponible des informations de base Statut sur l'Intranet:
— en élaborant la taxinomie des matières statutaires
— content management
— en établissant un cadre d'accords pour la création des notes de service et des targets et la mise à jour d'informations
— en faisant paraître une brochure d'accueil sur l'intranet

---- Faire paraître le Forum Mobilit (cf. point 4.1.2 AB 21 0 1200.01 Communication):
— en créant des procédures relatives à son impression et à sa distribution
— en instaurant dans chaque édition une contribution à un sujet P&O

---- Réaliser des traductions au sein du SPF:

— en traduisant des textes originaux dans les langues nationales officielles et en Anglais
— en donnant des conseils de traduction

Aperçu des réalisations 2008:

— Le plan d'action pour l'enquête de satisfaction du personnel a été intégré dans la réalisation d'un plan qualité intégré pour le SPF. Les exercices CAF du Comité de Direction et de deux services de la DGTA et de la DGTM y ont également été repris.
— Les informations de base du personnel que les membres du personnel peuvent retrouver sur l'intranet ont été étendues (p.ex. la publication des informations générales concernant le SPF de même que les réglementations spécifiques au moyen de targets et de notes de services). Vu le lancement de Fedweb, le site portail pour les fonctionnaires fédéraux, il a été décidé de ne reprendre ici que les informations spécifiques au SPF
— 7 Forum Mobilit ont été publiés en 2008, contenant chacun une rubrique relative à P&O
— Mise sur pied de 2 projets pilotes relatifs au télétravail et le travail à domicile occasionnel a été rendu possible pour les membres du personnel qui n'ont pas accès au télétravail

— In 2008 werden 565 vertaalaanvragen behandeld en werden 3127 bladzijden vertaald. Ten aanzien van 2003 waar er 1729 bladzijden vertaald werden is dit een stijging met 80 %. Ten aanzien van 2007 toen er 2673 bladzijden vertaald werden is dit een stijging met 16 %.

3.5.1.4.— Activiteitsdomein Personeelsontwikkeling

Het betreft activiteiten inzake:

— Vorming training en opleiding
— Kennismanagement en kennisdeling

— Ontwikkelcirkels
— Managementontwikkeling
— Diversiteiten
— Introductie nieuwe managementinstrumenten

---- Volledige implementatie ontwikkelcirkels door:

— opvolgingssysteem voor verschillende fasen in de cyclus

— kwaliteitsbevordering van het systeem
— permanente sensibilisering en mobilisering rond ontwikkelcirkels

---- Planmatige en doelgerichte aanpak van de competentieontwikkeling van leidinggevenden door:
— opzetten persoonlijk ontwikkelingsplan en systeem van ervaringsuitwisseling
— bepalen van leiderschapswaarden van de FOD en profielen van de leidinggevenden. Hieruit worden actieplannen afgeleid inzake instroom bevorderingsbeleid ontwikkeling loopbaanplanning e.d.

-- Competentieontwikkeling van de personeelsleden (2 entiteiten per jaar) door:
— aanbieden van vorming training ontwikkeling en hieromtrent goed communiceren (cf punt 4.1.2 BA 21 01 1200.01 – opleiding)
— transfer kennis van senior naar junior

— ontwikkelen van een gesystematiseerde aanpak van de technische opleidingsbehoeften van een dienst (project opleidingsplannen per functie)

---- Correct beheren gecertificeerde opleidingen competentiemetingen en taalproeven:
— zich aanpassen aan een vernieuwde aanpak door de FOD P&O en OFO en hiervan gebruik maken

---- Verhogen vormingsparticipatie (min 45 %) door:

— meer opleidingen aanbieden
— specifieke acties naar oudere werknemers en lagere administratieve niveaus
— systematisch ontwikkelen en opvolgen van indicatoren inzake opleidingsparticipatie en kwaliteit van de opleidingen

---- Uittekenen individueel introductietraject voor nieuwe medewerkers door:
— instrument aanbieden aan begeleider

— 565 demandes de traduction ont été traitées en 2008 et 3 127 pages ont été traduites. Par rapport à l'année 2003 au cours de laquelle 1 729 pages ont été traduites, cela représente une augmentation de 80 %. Par rapport à 2007, au cours de laquelle 2 673 pages ont été traduites, cela représente une augmentation de 16 %.

3.5.1.4. — Domaine d'activité Développement du personnel

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

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

---- Implémenter complètement les cercles de développement:
— en instaurant un système de suivi pour les différentes phases du cycle
— en stimulant la qualité du système
— en sensibilisant et en mobilisant de manière permanente par rapport aux cercles de développement

---- Aborder de façon systématique et pertinente le développement des compétences des dirigeants:
— en introduisant des plans de management personnel et un système d'échange de l'expérience
— en déterminant des valeurs de direction du SPF et des profils de formateurs. Des plans d'actions ont ensuite été dérivés de ceux-ci, concernant les engagements, la politique des promotions, le plan de carrière,…

---- Développer les compétences des membres du personnel (2 entités par année):
— en offrant formations, training, développements et une bonne communication de ceux-ci (cf. point 4.1.2 AB 21 01 12.00.01 Formation)
— en assurant le transfert des connaissances des anciens vers les nouveaux
— en développant une approche systématique des besoins en formations techniques d'un service (projet plans de formation par fonction)

---- Gérer correctement les formations certifiées, les mesures de compétences et les examens linguistiques
— en s'adaptant à une nouvelle approche du SPF P&O et de l'IFA et en l'utilisant

---- Augmenter la participation aux formations (min 45 %):

— en offrant plus de formations
— en menant des actions spécifiques pour les collaborateurs plus âgés ou d'un niveau administratif inférieur
— en développant et en suivant de manière systématique des indicateurs relatifs à la participation aux formations et à la qualité des formations

---- Elaborer un parcours d'introduction individuel pour les nouveaux collaborateurs:
— en mettant des instruments à la disposition des dirigeants

— opvolgsysteem introductietrajecten uitwerken

— opstellen en up to date houden van onthaalbrochure

---- *Deelname van doelgroepen aan de activiteiten van de FOD en integratie van personeelsleden van de FOD afkomstig uit deze doelgroepen bevorderen. Versterken van het diversiteitsbewustzijn bij de personeelsleden van de FOD*:

— integratie van gender-mainstreaming in de werking van de FOD

— uitwerken van positieve acties gericht op personen met een handicap allochtonen en andere doelgroepen

— realiseren van personeelsstatistieken die dienen als basis voor een gender- en leeftijdsbewust personeelsbeleid

Gerealiseerd in 2008:

— De ontwikkelcirkels zijn binnen de FOD ingeburgerd als permanent proces. 85 % van alle personeelsleden werden in 2008 effectief betrokken bij de derde cyclus van de ontwikkelcirkels. Er worden vooral acties ondernomen om management en leidinggevenden te sensibiliseren voor het belang van de ontwikkelcirkels en om hen hierbij de nodige ondersteuning te bieden.

— Het gehele proces wordt opgevolgd door de stafdienst P&O in samenwerking met de HR correspondenten. Ook ondersteuning door opleidingen gids persoonlijk ontwikkelingsplan en organisatie van communicatie en informatievergaderingen is voorzien.

— De dienst personeelsontwikkeling biedt opleidingen aan via diverse kanalen:

— De ambtenaren van de FOD kunnen zich inschrijven via de dienst voor het standaardaanbod van OFO

— Samen met OFO worden de ambtenaren voorbereid op de loopbaanexamens. In 2008 betreft dit de voorbereiding op de algemene proef voor de overgang naar het niveau B.

— Bij specifieke vragen kunnen de ambtenaren zich inschrijven voor colloquia seminaries of open opleidingen. De kosten hiervoor komen ten laste van het budget voor opleidingen.

— De dienst personeelsontwikkeling richt eigen strategische opleidingsprogramma's in voor de ambtenaren van de FOD. In 2008 betrof dit onder meer een opleiding klantgerichtheid een opleiding procesbeschrijvingen opleiding voor ambtenaren met politionele bevoegdheid.

— De dienst personeelsontwikkeling zorgt ook voor de inschrijving voor en de opvolging van de gecertificeerde opleidingen. In 2008 stelde OFO vast dat er bij hen een bijzonder grote achterstand was in de organisatie van de opleidingen. Daarom werd hun aanpak totaal vernieuwd. De dienst personeelsontwikkeling was verantwoordelijk voor de communicatie over deze veranderingen en voor het administratief verwerken ervan.

— In 2007 werd een vernieuwde integratie- en onthaalprocedure voor nieuwe medewerkers geïmplementeerd (VPA11.2). De procedure bestaat uit een informatieverstrekking via het systeem van het bonnenboekje een systeem van peterschap en een driemaandelijkse onthaaldag voor de nieuwe medewerkers. In 2008 werd dit verder uitgediept door het opstellen van een nieuwe onthaalbrochure.

— en mettant à disposition un système de suivi des parcours d'introduction

— en développant et maintenant à jour la brochure d'accueil

---- *Favoriser la participation de groupes-cibles aux activités du SPF et l'intégration des membres du personnel du SPF provenant de ces groupes-cibles. Renforcer le sentiment de diversité des membres du personnel du SPF:*

— en intégrant le gender-mainstreaming au fonctionnement du SPF

— en développant des actions positives envers des personnes présentant un handicap, des allochtones et d'autres groupes-cibles

— en réalisant des statistiques du personnel qui servent de base à une politique du personnel intégrant les problématiques du genre et de l'âge.

Aperçu des réalisations 2008

— Les cercles de développement ont été implantés au sein du SPF en tant que processus permanent. 85 % de tous les membres du personnel étaient effectivement concernés en 2008 par le troisième cycle des cercles de développement. Des actions ont surtout été prises afin de sensibiliser le management et les décideurs au sujet de l'importance des cercles de développement et de leur fournir pour cela le support nécessaire.

— Le processus entier est suivi par le Service d'encadrement P&O en collaboration avec les correspondants HR. De même, un support par la formation, un guide de plan de développement individuel et l'organisation de communication et de réunions d'information sont prévues.

— Le Service Développement du personnel offre des formations via divers canaux:

— Les fonctionnaires du SPF peuvent s'inscrire via le service à l'offre standard de l'IFA

— En partenariat avec l'IFA, les fonctionnaires sont préparés aux examens de carrière. En 2008, cela concerne la préparation à l'épreuve générale pour l'accession vers le niveau B

— En cas de demandes spécifiques, les fonctionnaires peuvent s'inscrire à des colloques, séminaires, ou formation ouvertes. Les frais de ceux-ci sont à charge du budget pour les formations

— Le Service Développement du personnel organise son propre programme de formation stratégique pour les fonctionnaires du SPF. En 2008, cela concerne entre autre une formation à l'orientation client, une formation à la description de processus et une formation pour les fonctionnaires possédant des compétences de police

— Le Service Développement du personnel s'occupe également de l'inscription et du suivi des formations certifiées. En 2008, l'IFA a constaté qu'il y avait un retard particulièrement important dans l'organisation des formations. C'est pourquoi leur approche a été totalement renouvelée. Le service Développement du personnel était responsable pour la communication sur ces changements et pour leur traitement administratif.

— Une procédure renouvelée d'accueil et d'intégration a été implémentée en 2007 pour les nouveaux collaborateurs (VPA 11.2). La procédure comprend un renforcement de l'information via le système du livre de bons, un système de parrainage et une journée d'accueil trimestrielle pour les nouveaux collaborateurs. Cette procédure a été prolongée en 2008 par la rédaction d'une nouvelle brochure d'accueil.

— De dienst personeelsontwikkeling heeft ook in 2008 het proces betreffende kennisoverdracht senior junior in een aantal gevallen toegepast.

— In het domein diversiteit werden onder meer een actieplan 2010-2011 opgesteld werd de begeleiding van personen met een handicap verder uitgewerkt en werd gendermainstreaming geïntroduceerd. Daarnaast werden initiatieven genomen om de gender- en leeftijdsproblematiek statistisch in kaart te brengen.

3.5.1.5 — Werking stafdienst P&O

Het betreft activiteiten inzake:

— Organisatie en interne werking van de stafdienst

— Competentieontwikkeling

— Management- en beheersinstrumenten

-- Structuur stafdienst duidelijk maken voor iedereen door:

— aanpassen structuur

— verantwoordelijkheden van medewerkers uitklaren

— communicatie omtrent structuur

-- Planmatige en doelgerichte aanpak van de competentieontwikkeling medewerkers stafdienst door:

— opzetten persoonlijk ontwikkelingsplan

— aanbieden van vorming training ontwikkeling en hieromtrent goed communiceren

— transfer kennis van senior naar junior

— introductietraject nieuwe medewerker

-- Opvolging van de boordtabellen m.b.t. de stafdienst door:

— rapportering en communicatie omtrent gegevens

— uitbouw generieke indicatoren

-- Verbeteren overleg- en communicatiestructuur inzake personeelszaken door:

— verbeteren overleg met HR-correspondenten

— stimuleren extern overleg en netwerking

-- Verbeteren werking personeelsinformatiesysteem PISA door:

— inventariseren operationele processen nodige aanpassingen toegang en verantwoordelijkheden

— actualisatie gegevens

-- P*rojecten*:

— Aanpassing interne organisatie beheer personeelsdossiers

— Implementatie GIG (generieke indicatoren)

— PISA refresh: met assistentie van ICT

— Voorbereiden van invoering nieuw programma voor personeelsbeheer in het kader van het eHR-project van de federale overheid

Gerealiseerd in 2008:

— De stafdienst beschikt over een reeks indicatoren. Het betreft zowel generieke indicatoren (ziektecijfers personeels-

— Le Service Développement du personnel a développé en 2008 un processus relatif au transfert de connaissances senior junior et l'a appliqué dans un certain nombre de cas.

— Dans le domaine de la diversité, il s'agit entre autre de la rédaction d'un plan d'action 2010-2011, l'accompagnement des personnes présentant un handicap a été étendu et le gendermainstreaming a été introduit. Par ailleurs des initiatives ont été prises pour prendre en compte de manière statistique la problématique du genre et de l'âge.

3.5.1.5. — Domaine d'activité Fonctionnement du SE P&O

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

— Organisation et fonctionnement interne du service d'encadrement

— Développement des compétences

— Instruments de management et de gestion

---- Disposer d'un organigramme clair pour tout le monde:

— en adaptant l'organigramme

— en clarifiant les responsabilités des collaborateurs

— en communiquant la structure

---- Aborder de façon systématique et pertinente le développement des compétences du personnel du service d'encadrement:

— en élaborant des plans de développement personnel

— en offrant formations, training et développements et une bonne communication de ceux-ci

— en transférant les connaissances des anciens vers les nouveaux

— en proposant un parcours d'introduction pour les nouveaux collaborateurs

---- Suivre les tableaux de bord du service d'encadrement:

— en établissant des rapports sur les données et en communiquant sur celles-ci

— en introduisant des indicateurs génériques

---- Améliorer la structure de concertation et de communication en matière d'affaires du personnel:

— en améliorant la concertation avec les correspondants RH

— en stimulant la concertation externe et la création de réseaux

---- Améliorer le fonctionnement du système d'information du personnel PISA:

— en dressant la liste des processus opérationnels, des adaptations nécessaires, des accès et des responsabilités

— en actualisant les données

---- Projets:

— Adaptation de l'organisation interne pour la gestion des dossiers du personnel

— Implémentation des indicateurs GIG (indicateurs génériques)

— Actualisation de PISA: avec le soutien de TIC

— Préparation de l'introduction du nouveau programme de gestion du personnel dans le cadre du projet e-RH de l'autorité fédérale

Aperçu des réalisations 2008:

— Le Service d'encadrement dispose d'une série d'indicateurs. Cela concerne aussi bien des indicateurs génériques

bezetting…) als indicatoren die de kwaliteit van de eigen processen meten als indicatoren die een vergelijking maken met andere FOD's (fed-20).

— Er wordt systematisch overleg ingevoerd met de volledige dienst. Er is een wekelijkse overlegvergadering voor de diensthoofden en in elke dienst is er minstens een maandelijkse vergadering. Daarnaast blijft het maandelijks overleg met de HR-correspondenten bestaan.

— Een aantal belangrijke aanpassingen werden aangebracht aan het personeelsinformaticasysteem PISA (refresh) en er werden diverse acties ondernomen om de kwaliteit ervan te verbeteren. Door de invoering van de rapporteringstool Business Objects zijn de gegevens van PISA ook vlotter beschikbaar.

Er werd een dienst "organisatieontwikkeling" opgericht binnen de stafdienst P&O. De dienst is o.a. verantwoordelijk voor het kwaliteits- en organisatiemanagement van de FOD en staat verder in voor interne ondersteuning (budget informatisering interne controle balanced scorecards…).

3.5.2 Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie

Met ingang van begrotingsjaar 2005 werd n.a.v. de verhuis van de FOD naar het City-Atrium overgegaan tot een centraal beheer van alle persoonsgebonden ICT-kredieten in de programma-activiteit 21 02. Deze van het DGLV werden hier slechts vanaf 2006 aan toegevoegd.

Met ingang van 2007 werd gelet op het significante prijsvoordeel geopteerd om een aantal onderhoudscontracten voor een termijn van 3 jaar af te sluiten zodat met gesplitste kredieten diende gewerkt te worden. In 2008 werd deze manier van werken uitgebreid tot een aantal bijkomende contracten (BA 21 02 1200.24). In 2010 dienen de bestaande meerjarencontracten te worden hernieuwd. Er wordt tevens geopteerd voor een uitbreiding.

Bij begrotingscontrole 2006 werd tevens beslist middelen ter beschikking te stellen in de nieuwe programma-activiteit 21 03 voor projecten in het kader van de verkeersveiligheid. Het betreft m.n.:

— de creatie van een Authentiek bron Voertuigen "Mobivis" genaamd. Dat is een databank die gebaseerd is op het principe van de kruispuntbank van de sociale zekerheid. Ze verleent via een netwerk toegang tot de informatie m.b.t. douaneformaliteiten verzekeringen autokeuring de inschrijving en homologatie van voertuigen de kilometerstanden.

— ontwikkelen van een controleplatform waar de controleurs via een wireless-connectie online hun rapporten kunnen doorsturen naar de centrale site. Het project heeft de naam Hermes gekregen en is gerealiseerd in de loop van 2007-2008.

De ontwikkeling van deze projecten oorspronkelijk gepland voor de periode 2006-2008 zal uiteindelijk slechts gerealiseerd worden in 2010 omwille van moeilijkheden ondervonden gedurende de opstartperiode bij het aanwerven van gespecialiseerd personeel. Het project werd voorlopig geraamd op 6 260 keuro. Om het project te finaliseren en te implementeren tegen december 2010 wordt 600 keuro extra budget bijgevraagd in 2010 en 2011.

(statistiques des maladies, effectif du personnel) que des indicateurs qui mesurent la qualité des propres processus que des indicateurs qui établissent des comparaisons avec les autres SPF (fed-20).

— Une concertation systématique est introduite avec l'entièreté du service. Il se tient une réunion de concertation hebdomadaire pour les chefs de service et dans chaque service se tient une réunion mensuelle. Par ailleurs une concertation mensuelle a lieu avec les correspondants RH.

— Un certain nombre d'adaptations importantes ont été apportées au système informatique du personnel PISA (refresh) et différentes actions ont été prises afin d'en améliorer la qualité. Les données de PISA sont également plus facilement disponibles suite à l'introduction de l'outil de rapportage Business Objects.

Un service "développement de l'organisation" a été mis sur pieds au sein du Service d'encadrement P&O. Le Service est entre autre responsable du management de la qualité et de l'organisation du SPF et assure également un support interne (budget, informatisation, contrôle interne, balanced scorecards,…).

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

A partir de l'année budgétaire 2005 et suite au déménagement du SPF vers le City-Atrium, une gestion centralisée des crédits TIC liés à la personne a été réalisée dans le programme d'activité 21 02. Les crédits de la DGTA y ont seulement été intégrés à partir de 2006.

En 2007, compte tenu d'un avantage significatif en terme de coûts, il a été décidé de conclure un certain nombre de contrats d'entretien pour une durée de 3 ans, si bien que des crédits dissociés doivent être utilisés. En 2008, cette méthode de travail a été étendue à un certain nombre de contrats supplémentaires (AB 21 02 12.00.24). En 2010, les contrats pluriannuels existants doivent être renouvelés. Une prolongation de ceux-ci a cependant été choisie.

Lors du contrôle budgétaire 2006, il a également été décidé de mettre des moyens à disposition du nouveau programme d'activités 21 03 pour des projets dans le cadre de la sécurité routière. Cela concerne entre autres:

— la création d'une Source Authentique Véhicules, à savoir "Mobivis". C'est une banque de données qui se base sur le principe de la banque carrefour de la sécurité sociale. Elle attribue via un réseau l'accès à des informations relatives aux formalités douanières, aux assurances, aux inspections automobiles, à l'inscription et à l'homologation des véhicules, les compteurs kilométriques.

— le développement d'une plate-forme de contrôle permettant aux contrôleurs de transmettre online leurs rapports au site central via une connexion sans fil. Ce projet a reçu le nom de Hermes et a été réalisé dans le courant de 2007-2008.

Le développement de ces projets, initialement prévu pour la période 2006-2008, sera seulement réalisé en 2010 en raison de la difficulté de trouver le personnel adéquat pendant la période de démarrage. Ce projet a provisoirement été estimé à 6 260 k euros. Afin de finaliser le projet et de l'implémenter au plus tard en décembre 2010, un budget supplémentaire de 600 kEUR a été demandé en 2010 et 2011.

In het kader van de omzetting van de Europese Richtlijn 2003/59 betreffende de vakbekwaamheid en de opleiding en nascholing van bestuurders van bepaalde voor goederen- en personenvervoer over de weg bestemde voertuigen werd begin 2007 beslist een centraal beheerd examensysteem te implementeren. Hierbij dienen de examenvragen die centraal beheerd zullen worden door de FOD Mobiliteit en Vervoer ter beschikking te worden gesteld van de diverse examencentra. Anderzijds dient de informatie omtrent de examenuitslagen en de gevolgde opleidingen door deze centra aan de FOD te worden meegedeeld omdat ze bepalend is voor de aflevering en de opvolging van de geldigheid van de rijbewijzen. Er werd gekozen voor een automatische elektronische uitwisseling van gegevens.

Vermits er bij de Binnenvaart voor het organiseren van de examens omtrent de vakbekwaamheid een vergelijkbare nood aan dataverkeer bestaat werd besloten beide projecten samen uit te voeren.

Voor de periode 2007 – 2009 werd een gesplitst krediet ter beschikking gesteld van 4 831 keuro (cf. BA 21 04 1200.24).

Uiteindelijk werd einde 2007 een bedrag van 4 466 keuro vastgelegd.

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

3.5.2.1. — De CIO en de lijnmanagers

Binnen het taakgebied van het management is er een onderscheid tussen:

-— strategisch management: formuleren van strategische doelen samenstellen beleidsplannen en aanreiken van wegen voor verkrijgen van benodigde middelen
-— tactisch management: concretiseren van strategie toewijzen van de middelen aan operationeel niveau inrichten en bewaken van het beheer op operationeel niveau

3.5.2.2. — Frontoffice

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

Taken:
— inventarisbeheer van de PC's en de netwerkprinters;
— installatie en configuratie van de PC's op een gestandaardiseerde manier;

— beheert via de ASSYST-applicatie de incidenten (pannes) en de configuratie van de computers;
— integratie en verspreiding van bestaande kennis;
— verfijnen van de informaticaprocedures.

Dans le cadre de l'implémentation de la Directive européenne 2003/59 relative à la qualification professionnelle et à la formation et au recyclage des chauffeurs de véhicules routiers destiné au transport de certains biens et personnes, il a été décidé au début de 2007 d'implémenter un système d'examen géré de manière centralisée. Pour cela, les questions d'examen, qui seront gérées de manière centralisée par le SPF Mobilité et Transports, doivent être mises à disposition des divers centres d'examens. D'autre part, les informations relatives aux réussites des examens et aux formations dispensées par ces centres doivent être communiquées au SPF car elles sont déterminantes pour la délivrance et le suivi de la validité des permis de conduire. Une transmission électronique automatique des données a été choisie.

Etant donné que pour la Navigation intérieure, l'organisation des examens de qualification professionnelle comporte un besoin similaire de transmission de données, il a été décidé d'exécuter les 2 projets ensembles.

Pour la période 2007 – 2009, un crédit dissocié d'un montant de 4 831 keuros a été mis à disposition (cf. AB 21 04 12.00.24).
Finalement, un montant de 4 466 kEUR a été engagé fin 2007.

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

3.5.2.1. — Le CIO et les managers de ligne

Parmi les domaines d'activités du management, il existe une différence entre:

— management stratégique: formuler des buts stratégiques, mettre sur pied des plans de direction et donner de la voix pour l'acquisition des moyens nécessaires.
— Management tactique: concrétiser la stratégie, attribuer les moyens à un niveau opérationnel, organiser et superviser la gestion sur le plan opérationnel.

3.5.2.2. — Le Front office

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

Tâches:
— Gérer l'inventaire des PC et des imprimantes réseaux
— Installation et configuration des PC de façon standard

— Gestion des incidents (pannes) via l'application ASSYST et des configurations des ordinateurs
— Intégration et partage des connaissances existantes
— Mise au point des procédures informatiques

3.5.2.3. — Back Office

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

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

Verwezenlijkingen:

— de infrastructuur on-site: City-Atrium is het centrum van alle informatica van onze FOD
— de infrastructuur off-site: de centrale mainframe computer bevindt zich momenteel bij de firma NRB in Herstal en de basisservers voor de gegevensbestanden zijn ondergebracht bij ASBI
— de veiligheid van de informatica: consolidatie en installatie van een brede internetverbinding in samenwerking met FEDICT/BELNET en de realisatie van een interne audit naar de veiligheid
— het applicatiebeheer van IMARS
— ondersteuning van enkele VPA's
— het onderhoud van MOBEC (systeem om bureaumateriaal te bestellen via Lotus-Notes)
— ondersteuning van het klachtenbeheer
— het verfijnen van het systeem om de inhoud van internet en intranet te beheren

3.5.2.4. — Lotus Notes ploeg

In 2005 werd Lotus Notes ingevoerd als het groupware-collabration platform binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. In eerste instantie werden de basisfunctionaliteiten geïnstalleerd nl. mail- en agendabeheer. Vervolgens werden een ganse reeks applicaties ontwikkeld binnen deze technische omgeving van informaticaprocessen.

Taken:

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

3.5.2.5. — Dienst Development

Aan deze sectie werden taken toegewezen met het oog op het ontstaan de ontwikkeling en de lancering van grote applicaties binnen de FOD.
Realisaties: Cobra Rijbewijzen Aero Brain DIV Eccairs Verval Transis Pisa

De taken van de dienst ontwikkeling bestaan uit:

— aligneren business — ICT;

3.5.2.3. — Le Back office

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

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

Réalisations:

— Infrastructure on-site: le City-Atrium est devenu le centre de toute l'informatique du SPF
— Infrastructure off-site: l'ordinateur central mainframe se trouve aujourd'hui chez NRB à Herstal et les serveurs de base de données et de fichiers sont hébergés chez ASBI

— Sécurité informatique: consolidation et installation d'une liaison internet redondante en partenariat avec FEDICT/BELNET et réalisation d'un audit interne de sécurité

— La gestion de l'application IMARS
— Le soutien de certains VPA
— Le entretien de MOBEC (système de commande de fournitures de bureau via Lotus Notes)
— L'assistance à la gestion de plaintes
— La mise au point d'un système de gestion de contenu pour l'internet et l'intranet

3.5.2.4. — L'équipe Lotus Notes

Lotus Notes a été introduit en 2005 comme la plateforme de collaboration groupware au sein du SPF Mobilité et Transports. Dans une première phase les fonctionnalités de base ont été installées, comme p.ex. le mail et la gestion de l'agenda. Ensuite, toute une série d'applications ont été développées sur base de cet environnement technique de processus informatiques.

Tâches:

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

3.5.2.5. — Le Service Développement

A cette section sont attribuées des tâches en vue de concevoir, développer et mettre en œuvre les grandes applications du SPF.
Réalisations: Cobra, Permis de Conduire, Aero, Brain, DIV, Eccairs, Verval, Transis, Pisa.

Les tâches du service développement consistent en:

— Aligner business et TIC

— ontwikkelen analyse- en ontwikkelingsstandaarden;
— realiseren en beheren van de ICT (toepassings)projecten:
• projectportfoliomanagement;
• application development cycle (definitiestudie functionele en technische analyse programmatie testen implementeren gebruikershandleiding correctief en adaptieve onderhoud …);

• release- en versiebeheer;
• opleiding gebruik van de applicaties in samenwerking met de tutors.

3.5.2.6. — Administratieve en technische supportcel

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

• fungeren als aanspreekpunt voor de stafdienst BBL;

• in samenwerking met de DG opstellen van de begroting;
• opvolging budgetten ordonnanceringen…;
• bijhouden alle ICT gerelateerde contracten;
• opstellen lastenboeken en meewerken met de evaluatie van de offertes aankopen;
• leveranciersbeleid
• op punt stellen licentieovereenkomsten;
• relatie onderhouden met ABA FOR;
• account management activity based costing total cost of ownership.

— oogpunt HRM:
• fungeren als HRM correspondent naar de stafdienst P&O.

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

— technisch oogpunt:
• fungeren als specialist inzake IT security aspecten;

• fungeren als specialist inzake technische architectuur.

3.5.3 Stafdienst Budget Beheerscontrole en Logistiek

De Stafdienst Budget Beheerscontrole en Logistiek beheert het financieel en logistiek proces van de FOD en is verantwoordelijk voor de interne controle ervan en voor de beheerscontrole.
Organisatorisch is de Stafdienst ingedeeld in vier diensten die overeenstemmen met vier activiteitsdomeinen:
– Begroting
– Boekhouding
– Organisatiebeheersing
– Logistiek

— Développer des normes d'analyse et de développement
— Réaliser et gérer les projets (applications) TIC:

• Gestion de portefeuille de projets.
• Cycle de développement d'une application (étude de besoin, analyse fonctionnelle et technique, programmation, tests, implémentation, manuel pour les utilisateurs, entretien correctif et adaptatif,…).
• Release et gestion de version.
• Formation à l'utilisation des applications en collaboration avec les tuteurs.

3.5.2.6. — La cellule de support administrative et technique

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

• Servir de point intermédiaire avec le service d'encadrement BCL.
• Établir le budget en collaboration avec les DG.
• Suivi des budgets, des ordonnancements,…
• Gérer tous les contrats TIC.
• Établir des cahiers des charges et collaborer à l'évaluation de l'offre, acheter.
• Gestion des fournisseurs.
• Mettre en état les contrats de licence.
• Entretenir une relation avec ABA FOR.
• Account management, activity based costing, total cost of ownership.

— Au point de vue HRM:
• Servir de correspondant avec le service d'encadrement P&O.

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

— Au point de vue technique:
• Servir de spécialiste en ce qui concerne les aspects IT security.
• Servir de spécialiste en ce qui concerne l'architecture technique.

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

Le service d'encadrement Budget, Contrôle de la Gestion et Logistique gère le processus financier et logistique du SPF et est responsable de son contrôle interne et du contrôle de gestion.
Du point de vue organisation, le Service d'encadrement est divisé en 4 services, qui correspondent à 4 domaines d'activités:
— Budget
— Comptabilité
— Maîtrise de l'organisation
— Logistique

3.5.3.1. — Activiteitsdomeinen begroting en boekhouding

De dienst staat in voor het beheer van het budget van de FOD vanaf de opmaak tot de controle van de uitvoering het financieel beheer en de supervisie van de financiële stromen.

De cel begroting heeft een geïnformatiseerd monitoringsysteem uitgewerkt. Dit systeem voorziet de integrale uitvoering van de begroting zodra de gevraagde kredieten goedgekeurd zijn vergelijkt maandelijks de verwezenlijkingen met de prognoses en past op grond van deze vergelijking de planning aan. Op geregelde tijdstippen wordt de monitoring in bilaterale vergaderingen besproken met de beheersdiensten en wordt hierover uitvoerig gerapporteerd aan het Directiecomité.

De cel beheert ook de toekenning van de door het departement gevraagde vastleggingen. In 2008 werden er 701 vastleggingen voor goedkeuring voorgelegd aan de controleur der vastleggingen.

De cel Overheidsopdrachten helpt bij de verschillende fasen van het verloop van deze opdrachten stelt hulpdocumenten op voor de opvolging van de dossiers met een financiële weerslag en heeft een kenniscentrum ontwikkeld op het intranet. De inhoud hiervan wordt regelmatig bijgewerkt.

Zij onderzoekt ook de dossiers inzake overheidsopdrachten. Zo werden er tijdens 2008 161 dossiers behandeld waarvan er voor 61 opmerkingen werden geformuleerd.

Wat de boekhouding betreft werden er gedurende 2008 zowat 2 885 ordonnanceringen uitgevoerd waarop op hun beurt 6 927 betalingen werden geïmputeerd.

Bovendien werden 7 879 betalingen uitgevoerd door de buitengewone rekenplichtigen hetzij voor diverse vergoedingen aan het personeel of terugbetaling van diverse kosten hetzij voor de regeling van hoofdzakelijk kleinere logistieke aankopen.

De gewone rekenplichtige zorgde voor de inning van een ontvangst van 412 177 keuro. Zij controleerden 5 rekeningen van de directies.

De dienst bereidt zich voor op de implementatie van een nieuw informaticasysteem in SAP Fedcom genaamd.

Het fedcom-project kadert in de hervorming van de algemene rijkscomptabiliteit ter uitvoering van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat. Door deze wet wordt afgestapt van het bestaande boekhoudstelsel en wordt gekozen voor de techniek van dubbel boekhouden. Tevens werd geopteerd voor de aanrekening van de verrichtingen op transactiebasis in plaats van op kasbasis.

In 2008 hebben de eerste voorbereidende activiteiten en besprekingen op het niveau van de FOD B&B plaatsgevonden. Hierbij worden de eerste voorbereidingen getroffen voor de processen de organisatie en de ICT-applicaties die aan Fedcom moeten aangepast worden. In 2009 zullen verdere voorbereidingen getroffen worden terwijl er in 2010 overgegaan wordt tot de implementatie van deze aanpassingen om uiteindelijk einde 2010 het nieuwe Fedcom-systeem operationeel te hebben.

De laatste jaren worden meer en meer activiteiten van de FOD bekostigd door specifieke inkomsten. De toename van deze activiteiten en het gebrek aan beheersmiddelen heeft

3.5.3.1. — Domaines d'activités Budget et comptabilité

Le service est responsable de la gestion du budget du SPF, depuis l'élaboration jusqu'au contrôle de l'exécution, la gestion financière et la supervision des flux financiers.

La cellule Budget a développé un système de monitoring informatisé. Ce système prévoit l'exécution intégrale du budget dès que les crédits demandés sont approuvés, compare mensuellement les réalisations aux prévisions et ajuste le planning sur base de cette comparaison.

A certains moments bien définis, le monitoring est discuté lors de réunions bilatérales avec les services gestionnaires et un rapportage détaillé de celui-ci est présenté au Comité de Direction.

La cellule gère également l'approbation des engagements demandés par le département. En 2008, 701 engagements ont été présentés pour approbation au contrôleur des engagements.

La cellule Marchés publics intervient dans les différentes phases de déroulement de ces marchés, élabore des documents d'aide pour le suivi des dossiers à incidence financière et a développé un centre de connaissances sur l'intranet. Son contenu est régulièrement mis à jour.

Elle examine également les dossiers de marchés publics. Durant l'année 2008, 161 dossiers ont ainsi été traités dont pour 61 d'entre eux des remarques ont été formulées.

En ce qui concerne la comptabilité, environ 2 885 ordonnancements ont été exécutés en 2008, sur lesquels 6 927 paiements ont été imputés.

Par ailleurs, 7 879 paiements ont été exécutés par les comptables extraordinaires, soit pour des indemnisations diverses au personnel ou pour le remboursement des frais divers, soit pour le règlement essentiellement de petits achats logistiques.

Les comptables ordinaires veillent à la perception d'une recette de 412 177 kEUR. 5 comptes des directions sont contrôlés.

Le service se prépare à l'implémentation d'un nouveau système informatique en SAP (Fedcom).

Le projet Fedcom s'inscrit dans le cadre de la réforme de la comptabilité générale de l'État, en exécution de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral. Cette loi a pour conséquence l'abandon du système de comptabilité existant et instaure la technique de la comptabilité en partie double. De plus, l'imputation des opérations sur base de la transaction a été retenue, à la place de celle sur base de la caisse.

Les premières activités de préparation et de discussion ont eu lieu en 2008 au niveau du SPF B&B. Les premières préparations qui ont été réalisées concernaient les processus, l'organisation et les applications ICT qui doivent être adaptées à Fedcom. D'autres préparations seront réalisées en 2009, tandis qu'en 2010, l'implémentation de ces adaptations sera progressivement réalisées, afin d'avoir le nouveau système Fedcom opérationnel pour la fin 2010.

Ces dernières années, de plus en plus d'activités du SPF sont couvertes par des recettes spécifiques. L'accroissement de ces activités et le manque de moyens de gestion ont abouti

ertoe geleid dat dit op het vlak van begroting en boekhouding nog zeer moeilijk te beheersen is. Bovendien is het noodzakelijk dat de kosten zo correct mogelijk worden doorgerekend. De Stafdienst BBL heeft hieromtrent een studie gemaakt die nog door het directiecomité dient gevalideerd te worden.

3.5.3.2. — Activiteitsdomein Organisatiebeheersing

In 2008 werd in de Stafdienst Budget en Beheerscontrole de dienst organisatiebeheersing opgericht.

Organisatiebeheersing is alles wat te maken heeft met interne controle (interne beheersing) risicobeheer procesbeheer en doelstellingenbeheer (o.m. managementplannen boordtabellen). Organisatiebeheersing is een activiteit die tot doel heeft het management de nodige informatie aan te reiken om te sturen en om bij te sturen maar is evenzeer een zaak van iedereen die zijn activiteiten wil beheersen en verbeteren. Het doel van organisatiebeheersing is een systeem om de processen te sturen en te beheersen in functie van een zo optimaal mogelijke realisatie van de doelstellingen. Procesbeheer is daarom één van de hoekstenen van organisatiebeheersing.

De Stafdienst Budget en Beheerscontrole heeft o.m. als opdracht om een systeem van organisatiebeheersing te ontwikkelen om de beheerscontrole mogelijk te maken. De grote uitdaging hierbij is om alle bestaande initiatieven op elkaar af te stemmen en om een systeem te ontwikkelen dat bevattelijk en nuttig is voor alle belanghebbenden (zowel het management als de individuele medewerkers in de diensten). In de directoraten-generaal en de stafdiensten werden medewerkers aangeduid die ondersteuning bieden bij de concrete realisatie van alle activiteiten inzake organisatiebeheersing. Zij vormen samen het “netwerk organisatiebeheersing”. De algemene coördinatie gebeurt vanuit de Stafdienst Budget en Beheerscontrole.

In 2008 werd het ondersteuningsplan van de Stafdienst B&B geschreven en werd ondersteuning geboden bij het managementplan van de Voorzitter van het Directiecomité. Eveneens werd de inhoud en werkmethode van een coherent managementplan ontwikkeld. Deze methode zorgt ervoor dat de diverse plannen permanent op elkaar worden afgestemd.

Ook werd een kader gecreëerd voor het procesbeheer en werd er aan deze activiteit een nieuwe impuls gegeven.

3.5.3.3 - Activiteitsdomein logistiek

Deze dienst is verantwoordelijk voor het uitvoeren coördineren en superviseren van de logistieke ondersteuning van de ganse FOD en heeft daartoe kredieten voor algemene werkingsmiddelen (BA 21 01 12.00.01/21.01.12.00.07 en 21.01.12.00.21) en investeringen (BA 21 01 74.00.01) ter beschikking.

Ook het beheer van de kredieten inzake de activiteiten van sociaal dienstbetoon valt gedeeltelijk onder de bevoegdheid van de Dienst Logistiek (tussenkomst in het verstrekken van maaltijden en beheer van de geldvoorschotten voor kleine diverse uitgaven).

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

à d’importantes difficultés dans leur gestion sur le plan du budget et de la comptabilité. Il est de plus nécessaire que les coûts soient calculés le plus exactement possible. Le Servie d’encadrement BCL a réalisé une étude à ce sujet qui doit encore être validée par le Comité de Direction.

3.5.3.2. — Domaines d’activités Maîtrise de l’organisation

Le Service Maîtrise de l’organisation a été créé en 2008 au sein du Service d’encadrement Budget et Contrôle de la Gestion.

La maîtrise de l’organisation regroupe tout ce qui a trait au contrôle interne (maîtrise interne), gestion des risques, gestion des processus et gestion des objectifs (par ex. plans de management, tableaux de bord). La maîtrise de l’organisation est une activité qui a pour objectif de fournir au management les informations nécessaires pour piloter et pour corriger, mais constitue tout autant un outil pour chaque personne qui souhaite gérer et améliorer une activité.L’objectif de la maîtrise de l’organisation est un système pour piloter et gérer les processus en fonction d’une réalisation aussi optimale que possible des objectifs. La gestion de processus est ainsi une des pierres angulaires de la maîtrise de l’organisation.

Le Service d’encadrement Budget et Contrôle de la gestion a entre autre pour mission de développer un système de maîtrise de l’organisation afin de rendre possible le contrôle de gestion. La grand défi est d’harmoniser toutes les initiatives existantes et de développer un système compréhensible et utile pour toutes les parties prenantes (aussi bien le management que les collaborateurs individuels dans les services). Dans les Divisions organiques et les Services d’encadrement, des collaborateurs ont été indiqués pour offrir un support lors de la réalisation concrète de toutes les activités relatives à la maîtrise de l’organisation. Ils constituent ensemble le “réseau maîtrise de l’organisation”. La coordination générale est réalisée à partir du Service d’encadrement Budget et Contrôle de la gestion.

Le plan d’appui du Service d’encadrement B&CG a été rédigé en 2008, et du support a été fourni pour le plan de management de la Présidente du Comité de Direction. Le contenu et la méthode de travail d’un plan de management cohérent a également été développé. Cette méthode veille à ce que les différents plans s’harmonisent de manière permanente.

Un cadre a aussi été créé pour la gestion des processus et une nouvelle impulsion a été donnée à cette activité.

3.5.3.3. — Domaines d’activités Logistique

Ce service est responsable de l’exécution, la coordination et la supervision du soutien logistique de l’ensemble du SPF et dispose pour cela de crédits de fonctionnement généraux (AB 21.01 12.00.01/21.01.12.00.07 en 21.01.12.00.21) et d’investissements (AB 21.01 74.00.01).

La gestion des crédits en rapport avec les activités du service social relève également en partie de la compétence du service logistique (intervention dans la fourniture des repas et gestion des avances de fonds pour les petites dépenses diverses).

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

— Verzorgen van het onthaal (receptie & telefoon) in City Atrium en CCN

— Beheren van gebouwen

• Afhandelen aanvragen technische tussenkomsten in City Atrium CCN en andere gebouwen

• Opvolgen technisch onderhoud gebouwen en apparatuur

— Inrichten van de werkplekken & organiseren van verhuizingen in alle gebouwen

— Controleren & beveiligen van de toegang

• Beheren toegangsrechten in City Atrium en CCN

• Beheren sleutelplan

• Beheren camerabeelden

— Beheren van aankopen

• Behandelen aangevraagde bestellingen

• In ontvangst nemen van geleverde bestellingen

• Verwerken binnenkomende facturen

• Behandelen aanvragen kleine uitgaven

— Contractbeheer: opstellen en updaten inventaris van de contracten

— Beheren van gemeenschappelijke verbruiksgoederen & verfrissingen in City Atrium CCN en andere gebouwen

— Beheren van bureaubenodigdheden

• Behandelen bestellingen economaatsartikelen CCN en andere gebouwen en beheren voorraad

• Verdelen economaatsartikelen binnen City Atrium en CCN (incl. Front Office)

— Beheren van onderhoud & hygiëne

• Schoonmaken gebouwen

• Controleren van de kwaliteit van de schoonmaak

• Ramen van de schoonmaakbehoeften

• Ter beschikking stellen dienstkledij

— Bedelen van post en beheren van goederenvervoer

— Inzamelen verdelen en verzend klaarmaken uitgaande post

• Ontvangst inkomende post

• Verzend klaarmaken nummerplaten en inschrijvingsbewijzen

• Toezicht houden op Fido systeem

• Verzendklaar maken berichten van schrapping

• Uitvoeren ad hoc koerierdienst

• Vervoer kleine pakketten naar buitendiensten

— Beheren van de reprografie

• Afleveren van kopies publicaties en inbindwerk

• Opvolgen verbruik kopiemachines

— Beheren van het vervoer van goederen & personen

• Behandelen aanvragen dienstwagen en/of chauffeur City Atrium en CCN

• Verzekeren privévoertuigen voor dienstverplaatsingen in alle gebouwen

• Controleren gebruik van dienstwagens

• Verzekeren onderhouden schoonmaken beheren en verwijderen van dienstwagens

• Afhandelen ongevallen

— Gestion de l'accueil (réception & téléphone) au City Atrium et au CCN

— Gestion des bâtiments

• Traitement des demandes d'assistance technique au City Atrium, au CCN et dans les autres bâtiments

• Suivi de l'entretien technique des bâtiments et des installations

— Aménagement des espaces de travail & organisation des déménagements dans tous les bâtiments

— Contrôle et sécurisation des accès

• Gestion des droits d'accès au City Atrium et au CCN

• Gestion du programme de clés

• Gestion des images caméras

— Gestion des achats

• Traitement des commandes passées

• Prendre réception des commandes livrées

• Traitement des factures entrantes

• Traitement des demandes de petites dépenses

— Gestion des contrats: établir et mettre à jour l'inventaire des contrats

— Gestion des biens de consommation communs & des distributeurs de boissons au City Atrium, au CCN et dans les autres bâtiments

— Gestion des fournitures de bureau

• Traitement des commandes des articles d'économat au CCN et dans les autres bâtiments et gestion du stock

• Répartition des articles d'économat entre le City Atrium et la CCN (Front Office inclus)

— Gestion de l'entretien et de l'hygiène

• Nettoyage des bâtiments

• Contrôle de la qualité du nettoyage

• Estimation des besoins de nettoyage

• Mise à disposition des vêtements de nettoyage

— Distribution du courrier et gestion des transports de personnes

— Collecte, répartition et préparation à l'envoi du courrier sortant

• Réception du courrier entrant

• Envoi des plaques minéralogiques et des preuves d'inscription

• Surveillance du système FIDO

• Préparation à l'envoi des avis de radiation

• Réalisation de services de courrier ad hoc

• Transport de petits colis vers les services extérieurs

— Gestion de la reprographie

• Réalisation de copies, de publications et de travaux de reliures

• Suivi de la consommation des copieuses

— Gestion du transport des biens et des personnes

• Traitement des demandes de voitures de service et/ou de chauffeur au City Atrium et au CCN

• Assurance des véhicules privés pour les déplacements de service dans tous les bâtiments

• Contrôle de l'utilisation des voitures de service

• Assurance, entretien, nettoyage, gestion et remplacement des voitures de service

• Règlement des accidents

— Beheren van vergaderfaciliteiten
• Behandelen aanvragen vergaderzaal en bijzondere schikkingen in City Atrium CCN en andere gebouwen

• Beheer van de audiovisuele middelen

— Beheren van mobiele telefonie
• Behandelen aanvragen GSM en dienstabonnement + beheer voorraad
• Controleren belgedrag en tarificatie mobiele en vaste telefonie

— Beheren van het budget
• Opstellen begroting
• Monitoring

— Beheren van milieu en afval (EMAS)
• Opvolgen van de milieudoelstellingen in logistieke processen

— Beheren van evenementen
• Behandelen aanvragen organisatie van éénmalige evenementen
• Organiseren nieuwjaarsreceptie en -versiering

4. Samenstelling en evolutie van de kredieten

4.1 Programma-activiteit 01 - Bestaansmiddelen

4.1.1 Personeelskredieten

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

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	10 152	11 249	**12 724**			
c	10 231	11 249	**12 724**	-	-	-

Verklarende nota.

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD (BA's 1100.03 en 1100.04 van de Organisatie-afdelingen 21 51 52 53 en 56).

Evolutie 2008
— Ingevolge de aangepaste onderrichtingen inzake opmaak begroting 2008 waarbij de personeelskredieten worden berekend op basis van de in 2007 gerealiseerde ordonnanceringen + 252 % is de enveloppe 2008 als volgt samengesteld:

geordonnanceerd bedrag 2007 : ..... 48 272 keuro
index (252 %).....1 216 keuro
Tijdens de bilaterale toegekende
verhogingen .....1 281 keuro
— annualisatie van de in en out van 2007 .....193 keuro

— tijdens 2008 gerealiseerde wervingen .....715 keuro

— Gestion des facilités de réunion
• Traitement des demandes de salles de réunion et des dispositions spéciales au City Atrium, au CCN et dans les autres bâtiments
• Gestion des moyens audiovisuels

— Gestion de la téléphonie mobile
• Traitement des demandes de GSM et des abonnements de service + gestion du stock
• Contrôle des comportements téléphoniques et de la tarification de la téléphonie fixe et mobile

— Gestion du budget
• Elaboration du budget
• Monitoring

— Gestion de l'environnement et des déchets (EMAS)
• Suivi des objectifs environnementaux dans les processus logistiques

— Gestion d'événements
• Traitement des demandes d'organisation d'événements uniques
• Organisation de la réception du nouvel an et de la décoration

4. Composition et évolution des crédits

4.1. Programme d'activités 01: Subsistance

4.1.1 Crédits de personnel

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

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	10 152	11 249	**12 724**	-	-	-
c	10 231	11 249	**12 724**	-	-	-

Note explicative.

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

Evolution 2008
Suite aux instructions adaptées relatives à l'élaboration du budget 2008, les crédits personnel ont été calculés sur base des ordonnancements réalisés en 2007 + 2,52 %. L'enveloppe 2008 est répartie comme suit:

Montants ordonnancés en 2007: .....48 272 keuros
Index (2,52 %) ..... 1 216 keuros
Augmentations accordées lors de
la bilatérale..... 1 281 keuros
— annualisation des entrées et sorties
de 2007 ..... 193 keuros
— recrutement réalisé en 2008..... 715 keuros

— tijdens 2008 gerealiseerde promoties ..... 91 keuro
— wervingen in pipeline met engagement ..... 282 keuro

Toegekend via IKW 25/02/2008 (6 maanden) . 700 keuro
..... **51 469 keuro**
BC 2008
Aanpassing ingevolge snellere indexaanpassing
(= 268 % i.p.v. 252 %)..... 83 keuro
..... **51 552 keuro**

Evolutie 2009
Vertrekpunt = aangepaste
enveloppe 2008..... 51 552 keuro
Index + 267 % .....1 376 keuro
Toegekend via IKW 25/02/2008 (6 maanden) . 700 keuro
Overdracht personeel van ex RMT ..... 82 keuro
Provisie gecertificeerde opleiding..... 897 keuro
Overdracht personeel naar Beliris ..... - 277 keuro
..... **54 330 keuro**

Beslissingen begrotingsconclaaf 2009
(meer uitleg zie hierna)
Doorrekenen deel FOD M&V van de algemene besparing van
60 mio euro ..... - 561 keuro
Toevoegen trekkingsrecht interne en externe
mobiliteit..... 780 keuro
Toevoeging kredieten Raadgevend comité..... 54 keuro

..... **54 603 keuro**
BC 2009
Aanpassing index (+066 %) ..... 360 keuro
Provisie verhoging eindejaarstoelage..... 403 keuro

Overdracht personeel Instituut Beheer
Geluidshinder ..... 266 keuro
..... **55 632 keuro**

Evolutie 2010
Vertrekpunt = aangepaste
enveloppe 2009 ..... 55 632 keuro
Besparing 070 %..... - 389 keuro

Bijkomende besparing 100 mio euro ..... - 902 keuro
.....**54 341 keuro**

Toelichting:

— Om de besparingen die in 2009 zijn gerealiseerd structureel in stand te houden werd in de notificaties van de initiële begroting 2009 reeds voorzien dat in 2010 en 2011 telkens bijkomend 07 % dient bespaard te worden op de personeelsuitgaven. Voor de personeelsenveloppe resulteert dit in een vermindering met 389 keuro.

— Alhoewel in de omzendbrief inzake de opmaak van de begroting 2010 werd bepaald dat de berekeningsgrondslag van de personeelskredieten wordt gevormd door de aangepaste kredieten 2009 vermeerderd met de tot in 2008 vaststaande bedragen inzake competentietoelagen (262 keuro) werden deze laatste niet aan de kredieten toegevoegd maar in de provisie behouden (detail: competentietoelage recurrent 2009: 133 keuro competentietoelage CA3: 78 keuro en trekkingsrecht mobiliteit 51 keuro).

— Verder werd in de notificaties begroting 2010 opgenomen dat de modernisering en de dynamisering door elke FOD en POD het mogelijk zullen maken om in 2010 op de personeelskredieten een bijkomende vermindering van 100 mio

— promotions réalisées en 2008 ..... 91 keuros
— recrutements en cours .....282 keuros

Attribué par GTI 25/02/2008 (6 mois) .....700 keuros
.....**51 469 keuros**
CB 2008
Ajustement suite au saut d'index plus rapide
(=2,68 % au lieu de 2,52 %) .....83 keuros
.....**51 552 keuros**

Evolution 2009
Point de départ = enveloppe
ajustée 2008..... 51 552 keuros
Index + 2,67 % ..... 1 376 keuros
Attribué par GTI 25/02/2008 (6 mois) .....700 keuros
Transfert de personnel de l'ex-RTM.....82 keuros
Provision pour formation certifiée .....897 keuros
Transfert de personnel vers Beliris .....- 277 keuros
.....**54 330 keuros**

Décisions conclave budgétaire 2009 (voir explications ci-après):
Partie contribution du SPF M&T à l'économie générale de
60 M euros ..... - 561 keuros
Supplément droit de tirage pour
mobilité interne et externe..... 780 keuros
Crédits supplémentaires pour le Comité
Consultatif .....54 keuros
.....**54 603 keuros**
CB 2009
Ajustement de l'index (+0,66 %).....360 keuros
Provision pour l'augmentation des primes
de fin d'année..... 403 keuros
Transfert du personnel Institut pour la
Gestion des Nuisances sonores..... 266 keuros
.....**55 632 keuros**

Evolution 2010
Point de départ = enveloppe ajustée
2009-10-05.....55 632 keuros
Economie 0,70 % ..... - 389 keuros
Economie supplémentaire de 100
moi euros.....- 902 keuros
.....**54 341 keuros**

Quelques précisions sur les chiffres mentionnés ci-dessus:

— Afin de maintenir structurellement les économies qui ont été réalisées en 2009, il a déjà été prévu dans les notifications du budget initial 2009 de réaliser chaque année en 2010 et 20111 une économie supplémentaire de 0,70 % sur les dépenses de personnel. En ce qui concerne l'enveloppe de personnel, cela résulte en une diminution de 389 kEUR.

— Malgré qu'il soit précisé dans la circulaire relative à l'élaboration du budget 2010 que la base de calcul pour les crédits de personnel est constituée du montant des crédits ajustés 2009, augmenté des montants réalisés, c'est-à-dire jusqu'en 2008, en matière d'allocations de compétence (262 kEUR), ces montants n'ont pas été rajoutés aux crédits mais sont restés dans la provision (détail: allocations de compétence récurrentes 2009: 133 keuros, allocations de compétence CA3: 78 keuros et droit de tirage mobilité: 51 keuros).

— Dans les notifications budget 2010, il est prévu que la modernisation et la dynamisation par chaque SFP et SPP permettront d'appliquer une réduction supplémentaire de 100 millions euros sur les crédits de personnel pour l'année

euro toe te passen en deze door te trekken naar 2011. Deze maatregel wordt proportioneel i.f.v. de personeelskredieten verdeeld over alle entiteiten van de federale overheid.

Voor de FOD M&V betekent dit een besparing van 1 076 keuro verdeeld als volgt:

Personeelsenveloppe	902 keuro
Ex RMT	41 keuro
BSA en luchtruim	22 keuro
Controle Veiligheidsplannen	4 keuro
Audit keuringsinstellingen	18 keuro
Fonds Beliris	87 keuro
Fonds uitzonderlijk vervoer	2 keuro

— De vereffeningcoëfficiënt is ongewijzigd t.o.v. BC 2009 en bedraagt 1,4859.

— De toename van de kredieten onder de BA's 21 01 11.00.03 en 11.00.04 is het gevolg van de reorganisatie van de FOD waarbij binnen de OA 21 een nieuwe dienst "Functionele expertise en ondersteuning in mobiliteit" werd opgericht (PA 21 20) en die de activiteiten "Intermodaliteit" van de OA 51 DGVL en "Duurzame Mobiliteit" van de OA 56 DGMVV hergroepeerd. Gelet op wat voorafgaat werden de personeelskredieten voor de betrokken personeelsleden overgebracht naar de OA 21.

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

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	2 996	3 321	**3 388**			
c	2 998	3 321	**3 388**	-	-	-

Verklarende nota.

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

4.1.2. Overige kredieten

B.A. 33 21 01 03.00.02 (Beg OA AP BA) — Renten ingevolge arbeidsongevallen aan personeelsleden van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds.

(in duizendtallen euro)

2010, qui sera continuée en 2011. Cette mesure est repartie proportionnellement en fonction des crédits de personnel de toutes les entités de l'autorité fédérale.

Pour le SPF M&T cela signifie une économie de 1 076 kEUR repartie comme suit:

Enveloppe du personnel	902 keuros
Ex-RTM	41 keuros
BSA et espace aérien	22 keuros
Contrôle plans de sécurité	4 keuros
Audit instituts de contrôle technique	18 keuros
Fonds Beliris	87 keuros
Fonds transport exceptionnel	2 keuros

— Le coefficient de liquidation est inchangé par rapport au CB 2009 et se monte à 1,4859.

— L'augmentation des crédits aux AB 21 01 11.00.03 et 11.00.04 est la conséquence de la réorganisation du SPF, en vertu de laquelle un nouveau service "Expertise et support fonctionnels en mobilité" a été créé au sein de la DO 21 (PA 21 20) et qui regroupe les activités "Intermodalité" de la DO 51 DGTT et "Mobilité durable" de la DO 56 DGMSR. Compte tenu de ce qui précède, les crédits de personnel des membres du personnel concernés ont été transférés à la DO 21.

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

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	2 996	3 321	**3 388**	-	-	-
c	2 998	3 321	**3 388**	-	-	-

Note explicative.

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

4.1.2 Autres crédits

A.B. 33 21 01 03.00.02 (Bud DO PA AB) — Rentes aux membres du personnel de l'ex-département des Travaux Publics et de l'ex-Fonds des Routes suite à des accidents de travail.

(en milliers d'euros)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	48	87	**77**	77	77	77
c	85	87	**77**	77	77	77

Verklarende nota.

Betalingen aangevraagd door de stafdienst P&O in uitvoering van de wet van 3.7 1967 betreffende de schadevergoeding voor arbeidsongevallen voor ongevallen op de weg van en naar het werk en voor beroepsziekten in de overheidssector. De bedragen werden overeenkomstig de reële behoeften berekend.

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

B.A. 33 21 01 03.00.30 (Beg OA AP BA) — Dekking van tekorten van rekeningen voor orde

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	317	-	**-**	-	-	-
c	317	-	**-**	-	-	-

Verklarende nota.

Pro memorie
Het betreft een BA die werd ingeschreven n.a.v. BC 2008 tot dekking van tekorten op rekeningen voor orde.

B.A. 33 21 01 11.00.05 (Beg OA AP BA) — Diverse uitgaven voor sociaal dienstbetoon
(cfr. Art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	281	307	**302**	302	302	302
c	296	307	**302**	302	302	302

Verklarende nota.

A. Toekenning van hulpgelden - pensioenen:

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

..... 6 000 euro

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	48	87	**77**	77	77	77
c	85	87	**77**	77	77	77

Note explicative.

Payements sollicités par le Service d'encadrement P&O en exécution de la loi du 03-07-1967 concernant l'indemnisation pour des accidents de travail, des accidents sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public. Les montants ont été adaptés aux besoins réels.

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

A.B. 33 21 01 03.00.30 (Bud DO PA AB) — Couverture de déficits de comptes d'ordre.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	317	-	**-**	-	-	-
c	317	-	**-**	-	-	-

Note explicative.

Pour mémoire.
Ceci concerne une AB qui a été inscrite à l'occasion du CB 2008 afin de couvrir des déficits sur des comptes d'ordre.

A.B. 33 21 01 11.00.05 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses du service social.
(cfr. Art. 2.33.3 Budget général des dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	281	307	**302**	302	302	302
c	296	307	**302**	302	302	302

Note explicative.

A. Octroi de secours-pensions:

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

.....6 000 euros

B. Sociale Werken:

1. Toelage aan de VZW “Sociale Dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer” om de in haar goedgekeurde reglement vastgelegde tegemoetkomingen te dekken:
.....172 000 euro

2. Uitgaven voor werkingskosten van het secretariaat hernieuwen van niet-duurzame goederen reiniging onderhoud herstelling van de keukenapparaten
.....31 000 euro

3. Tussenkomst in de kostprijs van de maaltijden die door erkende restaurants en traiteurs aan personeelsleden bezorgd worden
.....41 000 euro

4. Tegemoetkoming in de kosten van de hospitalisatieverzekering ten gunste van het personeel:
..... 52 000 euro

Totaal .....302 000 euro

Deze kredieten worden beheerd door de stafdienst P&O met uitzondering van de punten B.2 en B.3 die door de Dienst Logistiek worden opgevolgd.

In de goedgekeurde begroting 2009 werd een bedrag van 289 000 opgenomen voor subsidies aan de VZW Sociale Dienst van de FOD M&V (172 000 euro op BA 21 01 11.00.05 en 117 000 euro op BA 57 04 11.00.05).

Voor 2010 werden dezelfde bedragen behouden. Nochtans dient te worden vermeld dat de Dienst met een jaarlijks structureel tekort heeft te kampen dat voorlopig door eerder opgebouwde financiële reserves wordt gedragen. Hiervoor zal naar de toekomst toe een oplossing moeten gezocht worden hetzij door de subsidies te verhogen tot het niveau van de uitgaven hetzij door de activiteiten van de Dienst af te stemmen op het bedrag van de subsidies.

De uitgaven op de basisallocatie 21 01 1105 inzake tussenkomsten maaltijden worden beperkt tot deze voor een aantal buitendiensten die niet in het City Atrium en het CCN gecentraliseerd werden.

Er bestaan verschillende vormen van tegemoetkoming.

De personeelsleden kunnen enerzijds gebruik maken van het restaurant WTC II van de FOD VVVL.

Hiervoor werden in het verleden door de deelnemende FOD’s a rato van hun personeelseffectief kredieten getransfereerd naar de FOD VVVL (91 000 euro) en zijn bijgevolg niet opgenomen onder deze activiteit.

De Sociale Dienst kan ook maaltijdbons (waarde 3 euro) verstrekken aan actieve personeelsleden die geen gebruik kunnen maken van een personeelsrestaurant van de Federale Overheid. De maaltijdbons kunnen mits een persoonlijke toeslag omgeruild worden voor een maaltijd bij een traiteur waarmee de Sociale Dienst een akkoord heeft. De aanvraag voor maaltijdbons gebeurt door de verantwoordelijke ambtenaar van de betrokken entiteit. Deze kredieten kunnen verminderd worden met 5 000 euro omdat een gedeelte van de personeelsleden van Haren verhuisd zijn naar het CCN en nu wel gebruik kunnen maken van het personeelsrestaurant.

Actieve personeelsleden kunnen gaan eten in de restaurants van de FOD Financiën mits het aanvragen van een toegangskaart en een spaarkaart. Er is dan wel een meerprijs ten

B. Œuvres sociales:

1. Subvention à l’A.S.B.L. “Service Social du SPF Mobilité et Transports” destinée à couvrir les interventions de cette association, conformément à son règlement approuvé:
.....172 000 euros

2. Dépenses de fonctionnement du secrétariat, renouvellement du matériel non durable, nettoyage, entretien, réparation des appareils de cuisine.
.....31 000 euros

3. Intervention dans le prix des repas servis aux agents du SPF par les restaurants ou traiteurs agréés
.....41 000 euros

4. Intervention dans les frais d’assurance hospitalisation en faveur du personnel
.....52 000 euros

Total.....302 000 euros

Ces crédits sont gérés par le Service d’encadrement P&O, à l’exception des points B.2 et B.3 qui sont suivis par le Service Logistique.

Dans le budget 2009 approuvé, un montant de 289 000 euros a été inscrit pour les subsides à l’ASBL Service Social du SPF M&T (172 000 euros à l’AB 21 01 11.00.05 et 117 000 euros à l’AB 57 04 11.00.05).

Pour 2010, ces mêmes montants ont été maintenus. Néanmoins, il doit être indiqué que ce Service doit faire face à un déficit annuel structurel qui était financé provisoirement par des réserves financières réalisées précédemment. A l’avenir, une solution devra être trouvée, soit en augmentant le subside au niveau des dépenses, soit en faisant correspondre les activités du Service au montant du subside.

Les dépenses à l’allocation de base 21 01 11.00.05 concernant les interventions restaurant sont limitées à celles concernant les services extérieurs qui n’ont pas été centralisés au City Atrium et au CCN.

Il existe plusieurs types d’interventions.

Les membres du personnel peuvent d’une part disposer d’un accès au restaurant WTC II du SPF SPSCA.

Pour ce faire, des crédits ont été transférés ces dernières années au SPF SPSCA (91 000 euros), qui proviennent des moyens de fonctionnement des SPF participants, au prorata du nombre de leurs fonctionnaires, et par conséquent ne sont plus repris sous cette activité.

D’autre part, le Service Social peut également distribuer des chèques-repas (valeur 3 euros) aux membres du personnel actif qui ne peuvent pas disposer d’un accès dans un restaurant de l’Autorité Fédérale. Les chèques-repas peuvent être échangés, moyennant un supplément personnel, chez un traiteur avec lequel le Service Social a un accord. La demande de chèques-repas est faite par le fonctionnaire responsable de l’entité concernée. Ces crédits peuvent être diminués de 5 000 euros étant donné qu’une partie des membres du personnel à Haren ont déménagés au CCN et qu’ils peuvent maintenant utiliser le restaurant du personnel.

Les membres du personnel actif peuvent également disposer d’un accès au restaurant du SPF Finances, moyennant la demande d’une carte d’accès et d’une carte-épargne. Il y

opzichte van de ambtenaren van de FOD Financiën zelf. Deze meerprijs wordt door de Sociale Dienst ten laste genomen.

Wat de tussenkomst in de hospitalisatieverzekering betreft diende in het kader van een harmonisatie van de taken van de sociale diensten verplicht te worden ingeschreven op het door de FOD P&O na openbare aanbesteding afgesloten contract met de Fortis AG. Steunend op de bijdrage 2008 zal naar alle waarschijnlijkheid voor het begrotingsjaar 2010 een bedrag van 52 000 euro volstaan.

B.A. 33 21 01 12.00.01 (Beg OA AP BA) — Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

In/en 1 000 euro

		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
Audit							
12.00.01 2	b	**0**	**30**	**45**	**45**	**45**	**45**
12.00.01 2	c	**0**	**30**	**45**	**45**	**45**	**45**
Juridische Dienst – *Service juridique*							
12.00.01 1	b	**375**	**450**	**450**	**450**	**450**	**450**
12.00.01 1	c	**450**	**450**	**450**	**450**	**450**	**450**
Dienst Logistiek – *Service logistique*							
b		**2607**	**4184**	**3686**	**3686**	**3686**	**3686**
	c	**3698**	**4184**	**3646**	**3646**	**3646**	**3646**
12.00.01 2	b	2151	3454	3066	3066	3066	3066
12.00.01 2	c	3050	3454	3026	3026	3026	3026
12.00.01 3	b	456	730	620	620	620	620
1200.01 3	c	648	730	620	620	620	620
Management							
12.00.01 2	b	**70**	**66**	**370**	**370**	**370**	**370**
12.00.01 2	c	**97**	**66**	**370**	**370**	**370**	**370**
P&O	**b**	**330**	**566**	**538**	**538**	**538**	**538**
	c	**391**	**566**	**538**	**538**	**538**	**538**
12.00.01 1	b	29	30	30	30	30	30
12.00.01 1	c	29	30	30	30	30	30
12.00.01 2	b	234	485	453	453	453	453
12.00.01 2	c	289	485	453	453	453	453
12.00.01 5	b	67	51	55	55	55	55
12.00.01 5	c	73	51	55	55	55	55
Algemeen Totaal/Total général	**b**	**3382**	**5296**	**5089**	**5089**	**5089**	**5089**
	c	**4636**	**5296**	**5049**	**5049**	**5049**	**5049**

Verklarende nota.

Evolutie en aanwending van de kredieten

— Audit

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

a cependant un supplément par rapport aux fonctionnaires du SPF Finances même. Ce supplément est pris en charge par le Service Social.

En ce qui concerne l'intervention dans l'assurance hospitalisation, dans le cadre d'une harmonisation des tâches des services sociaux, le Service Social est tenu de souscrire au contrat conclu, après adjudication publique, par le SPF P&O avec Fortis AG. En s'appuyant sur le montant 2008, et selon toute vraisemblance, un montant de 52 000 euros sera suffisant pour l'année budgétaire 2010.

A.B. 33 21 01 12.00.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

In/en 1 000 euros

Note explicative.

Evolution et utilisation des crédits

— Audit

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

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

Het is derhalve bijzonder moeilijk om 10 maanden voorafgaand aan deze risicoanalyse reeds vast te leggen voor welke opdrachten externe competenties zullen nodig zijn (co-sourcing) of welke opdrachten zullen uitbesteed worden. Omwille van de budgettaire cyclus heeft Interne audit toch een voorstel gedaan van een aantal opdrachten waarvoor externe competentie kan ingekocht worden.

De risicoanalyse eind 2009 zal echter bepalend zijn voor de keuze van de prioritaire auditopdrachten 2010. Een aangepaste besteding van deze kredieten is dus eventueel mogelijk.

Interne audit merkt ook op dat de voor 2010 gevraagde kredieten voor aankoop van externe competenties zijnde 45 000€ of ongeveer 30 dagen externe bijstand volstrekt onvoldoende zijn om zelfs één (grote) opdracht volledig uit te besteden gelet op de kredieten die in vorige jaren hiervoor nodig waren..

Daarom zal er geprobeerd worden om een aantal dagen externe competenties aan te kopen inzetbaar op verschillende opdrachten.

Het inhuren van externe competenties is nodig omwille van een tekort aan auditcapaciteit of omwille van een tekort aan specifieke competenties.

De 30 dagen die kunnen aangekocht worden met de 45 000€ zullen verdeeld worden over de volgende opdrachten.

1. Audit — DG Mobiliteit en Verkeersveiligheid: externe informatie en communicatie

Uit de strategische risicoanalyse blijkt dat het Directiecomité meent dat het risicotype externe informatie en communicatie voldoende beheerst wordt. Uit de risicoanalyse van Interne audit volgt dat het DGMVV het hoogst scoort inzake risicogevoeligheid voor dit risicotype.

Gebrekkige en/of niet tijdige identificatie verzameling behandeling en ter beschikking stellen van de relevante externe informatie; ondoeltreffende externe communicatie; of gebrekkige ondersteuning door de aangepaste communicatiemiddelen kan een negatieve invloed hebben op de verwezenlijking van de doelstellingen.

2.Audit — Operationele indicatoren

Uit de strategische risicoanalyse blijkt dat het Directiecomité meent dat het risicotype operationele indicatoren voldoende beheerst wordt

Niet bestaande niet relevante of onbetrouwbare operationele indicatoren kunnen resulteren in foutieve evaluaties en conclusies over de operationele performantie met een negatieve invloed op de verwezenlijking van de doelstellingen.

De reikwijdte omvat de volledigheid de berekening en de bewaking van de operationele indicatoren van alle DG's. Het betreft de BSC gegevens (wie verzamelt wie input tijdslimieten) rekenbladen stand van zaken invoer rekenbladen stand van zaken invoer in programma Bizzscore (boordtabellen programma) overzicht van kritieke prestatie-indicatoren (KPI's) en verantwoording voor overschrijden van de drempelwaardes van de KPI's.

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

Il est donc particulièrement difficile de déjà déterminer 10 mois avant cette analyse de risque pour quelles missions des compétences externes seront nécessaires (co-sourcing) ou quelles missions seront sous-traitées. Pour le cycle budgétaire, l'audit interne a cependant fait une proposition d'un nombre de missions pour lesquelles des compétences externes peuvent être louées.

L'analyse de risque fin 2009 sera toutefois déterminante pour le choix des missions d'audit prioritaires 2010. Une autre emploi de ces crédits est donc éventuellement possible.

L'audit interne remarque aussi que les crédits actuellement sollicités en 2010 pour l'achat des compétences externes, soit 45 000 € ou environ 30 jours d'assistance externe, sont absolument insuffisants afin de sous-traiter entièrement même une (grande) mission, étant donné les crédits qui étaient nécessaires lors des années précédentes.

Pour cette raison, on s'efforcera d'acheter un certain nombre de jours de compétences externes, employables sur différents missions.

L'engagement de compétences externes est nécessaire à cause d'un manque de capacité d'audit ou d'un manque de compétences spécifiques.

Les 30 jours qui peuvent être achetés avec ces 45 000 € seront partagés entre les missions suivantes.

1. Audit — DG Mobilité et Sécurité routière: information et communication externes

Il ressort de l'analyse de risque stratégique que le Comité de Direction estime que le type de risque information et communication externes est suffisamment maîtrisé. De l'analyse de risque de l'audit interne, il s'ensuit que le DGMVV marque le score le plus élevé en matière de la sensibilité au risque pour ce type de risque.

Une déficience et/ou non-opportunité de l'identification, de la collecte, du traitement et de la mise à disposition d'une information externe pertinente; une communication externe inefficace; ou une déficience du soutien par des moyens de communication adaptés peut avoir une influence négative sur la réalisation des objectifs.

2. Audit — Indicateurs opérationnels

Il ressort de l'analyse de risque stratégique que le Comité de Direction estime que le type de risque indicateurs opérationnels est suffisamment maîtrisé.

Des indicateurs opérationnels qui n'existent pas, qui ne sont pas pertinents ou sont douteux peuvent aboutir à des évaluations et des conclusions fausses au sujet de la performance opérationnelle et avoir une influence négative sur la réalisation des objectifs.

La portée comprend l'intégralité, le calcul et le contrôle des indicateurs opérationnels de chaque DG. Cela concerne les données des BSC (qui collecte, qui introduit, les limites de temps), les feuilles de calcul, l'état d'avancement de l'introduction des feuilles de calcul, l'état d'avancement de l'introduction dans le programme Bizzscore (programme de tableaux de bord), l'aperçu des indicateurs de prestation critiques (KPI) et la justification du dépassement des valeurs seuils des KPI.

3. Audit — klachtenbehandeling

Ook over de externe klantentevredenheid stelde het Directiecomité in de Strategische risicoanalyse dat er voldoende beheermaatregelen zijn.

Onvoldoende of geen rekening houden met de externe klantentevredenheid in de operationele activiteiten kan een negatieve invloed hebben op de verwezenlijking van de doelstellingen.

Interne audit voorziet een audit van de perceptie van het Directiecomité maar met beperking van de reikwijdte tot de klachtenbehandeling. De audit heeft als doel de evaluatie van de centrale en de lokale klachtenbehandeling. Onvolledige klachtenbehandeling leidt tot een verslechtering van de klantentevredenheid van de FOD. De audit zal eveneens een lijst met de belangrijkste concrete klachten geven welke gebruikt kan worden als input voor de risico-evaluatie van de stafdienst Interne audit.

Indien de nodige auditcapaciteit beschikbaar is (afhankelijk van snelheid en kwaliteit van de aanwervingen) kan deze audit eventueel met eigen middelen uitgevoerd worden.

— Juridische dienst

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

Bij de budgetcontrole van het betreffende jaar wordt dan ook een realistische herraming van de behoeften gemaakt.

Voor 2010 weden de kredieten op 450 keuro geraamd zijnde het bedrag dat ook in 2008 en 2009 was gepland.

—**Dienst Logistiek**

Verklaring evolutie kredieten Dienst Logistiek

De afgelopen jaren werden diensten opgericht met specifieke activiteiten enerzijds en compenserende ontvangsten anderzijds en waarvan de logistieke uitgaven werden gecentraliseerd op de basisallocatie van de Organisatie-afdeling 21.

Voor een omschrijving van hun wettelijke basis hun specifieke opdracht en de daaruit voortvloeiende activiteiten wordt verwezen naar de specifieke directoraten-generaal waarvan ze afhangen (cf zie verwijzing in tabel hierna). Daar worden ook de personeelsuitgaven en de missiegebonden werkingskosten geïmputeerd.

Voor 2010 worden er op deze manier voor **8 keuro minder** aan werkingskredieten aan de dienst logistiek & stafdienst ICT ter beschikking gesteld.

3. Audit - Traitement des plaintes

Au sujet de la satisfaction du client externe aussi, le Comité de Direction estime que les mesures de gestion sont suffisantes dans l'analyse de risque stratégique.

La prise en compte insuffisante ou l'absence de prise en compte de la satisfaction du client externe dans les activités opérationnelles peut avoir une influence négative sur la réalisation des objectifs.

L'audit interne prévoit un audit de la perception du Comité de Direction, mais avec la restriction de la portée jusqu'au traitement de la plainte. L'audit a comme objectif l'évaluation du traitement central et local de la plainte. Le traitement incomplet de la plainte mène à une dégradation de la satisfaction du client du SPF. L'audit donnera une liste des plaintes concrètes les plus importantes, qui pourra être utilisée comme input pour l'évaluation des risques du Service d'encadrement Audit Interne.

Si la capacité d'audit nécessaire est disponible (dépendante de la vitesse et de la qualité des recrutements), cet audit peut éventuellement être effectué par des moyens propres.

— Service Juridique

L'estimation des moyens nécessaires est assez difficile étant donné qu'aussi bien le nombre d'affaires juridiques, leur durée ainsi que leur impact financier sont assez imprévisibles. L'obligation de traiter ces affaires en urgence ou en extrême urgence (Conseil d'État: demande en suspension) et la complexité des différends — en particulier en matière de droit européen — influencent indubitablement l'ampleur des honoraires des avocats spécialisés auxquels il doit être fait appel.

Lors du contrôle budgétaire de l'année concernée, une nouvelle estimation réaliste des besoins est donc réalisée.

Pour 2010, les crédits ont été estimés à 450 keuros, soit le montant qui a aussi été prévu en 2008 et 2009.

— Service Logistique

Explication de l'évolution des crédits du Service Logistique

Ces dernières années, des services ont été créés avec d'une part des activités spécifiques et d'autre part des recettes compensatoires et pour lesquels les dépenses logistiques ont été centralisées à l'allocation de base de la Division Organique 21.

Pour une définition de leur base légale, de leur mission spécifique, et des activités qui en découlent, il est référé aux Directions Générales spécifiques dont ils dépendent (cf. le renvoi dans le tableau ci-après). Les dépenses de personnel et les frais de fonctionnement liés à la mission y sont également imputées.

Il apparaît qu'en 2010, **8 k euros de moins** ont été mis à disposition du Service Logistique.

Overzicht

AB 21 01 12.00.01 In keuro

Omschrijving dienst – *Description du service*	AO van oorsprong *DO d'origine*	Compensatie kosten – *Coûts de compensation*	2009	2010
Dienst veiligheid en operabiliteit spoor (organiek fonds vanaf 2010) *Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (Fonds organique à partir de 2010)*	51	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	331	331
Dienst regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal *Service de Régulation du Transport Ferroviaire et Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National*	54	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	96	96
Cel opvolging Verkeersveiligheidsplannen *Cellule de suivi des Plans d'actions Sécurité routière*	56	RM hfdst 33 § 5 art 46.00.01 *BVM Chap. 33 § 5 art 46.00.01*	13	17
Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services	52	RM hfdst 33 § 3 art. 36.00.12 *BVM Chap. 33 § 3 art 36.00.12*	90	90
Onderzoeksorgaan spoorwegongevallen en -incidenten *Organe d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires*	51	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	24	24
Auditcel voor de instellingen belast met de technische keuring van voertuigen *Cellule d'audit pour les organismes chargés du contrôle technique des véhicules*	56	RM hfdst 33 § 5 art 36.00.14 *BVM Chap. 33 § 5 art 36.00.14*	20	24
Corporate Flag state Governance	53	RM hfdst 33 § 4 art. 36.00.19	72	56
Totalen – Totaux			**646**	**638**

Anderzijds werd in 2009 een krediet van 250 keuro toegevoegd voor de inrichting en de modernisering van de opleidingslokalen in het gebouw te Haren. Vermits het een éénmalige uitgave betreft worden de kredieten 2010 bijgevolg met **250 keuro verminderd**.

Ingevolge de n.a.v. het conclaaf 2010 opgelegde besparing op de werkingskosten (index van 2009 teruggebracht van 2 % naar 04 %) diende de FOD Mobiliteit een vermindering van de kredieten door te voeren van 325 keuro in vastlegging en 330 keuro in vereffening.

Deze besparing werd als volgt toegerekend:

	Vastlegging in keuro	vereffening in keuro
BA 21 01 03.00.02	- 10	- 10
BA 21 01 11.00.05	- 5	- 5
BA 21 01 12.00.01 logistiek	-188	-148
BA 21 01 12.00.01 documentatie	- 25	- 25
BA 21 20 12.00.22	-	- 80
BA 51 10 12.00.22	- 3	- 3
BA 53 05 12.00.21	- 20	-
BA 56 02 12.00.01	- 68	- 53
BA 57 02 12.00.01	- 6	- 6
	-325	**-330**

Aperçu

AB 21 01 12.00.01 En keuros

Description du service – *Omschrijving dienst*	DO d'origine – *AO van oorsprong*	Coûts de compensation – *Compensatie kosten*	2009	2010
Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (Fonds organique à partir de 2010) *Dienst veiligheid en operabiliteit spoor (organiek fonds vanaf 2010)*	51	Désaffectation Fonds *Desaffectatie fonds*	331	331
Service de Régulation du Transport Ferroviaire et Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National *Dienst regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal*	54	Désaffectation Fonds *Desaffectatie fonds*	96	96
Cellule de suivi des Plans d'actions Sécurité routière *Cel opvolging Verkeersveiligheidsplannen*	56	BVM Chap. 33 § 5 art 46.00.01 *RM hfdst 33 § 5 art 46.00.01*	13	17
Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services	52	BVM Chap. 33 § 3 art 36.00.12 *RM hfdst 33 § 3 art. 36.00.12*	90	90
Organe d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires *Onderzoeksorgaan spoorwegongevallen en -incidenten*	51	Désaffectation Fonds *Desaffectatie fonds*	24	24
Cellule d'audit pour les organismes chargés du contrôle technique des véhicules *Auditcel voor de instellingen belast met de technische keuring van voertuigen*	56	BVM Chap. 33 § 5 art 36.00.14 *RM hfdst 33 § 5 art 36.00.14*	20	24
Corporate Flag state Governance	53	RM hfdst 33 § 4 art. 36.00.19	72	56
Totaux – Totalen			**646**	**638**

En outre, il a été décidé de transférer en 2009 un crédit de 250 keuros pour l'aménagement et la modernisation des locaux dans le bâtiment à Haren. Etant donné qu'il s'agit d'une dépense unique, les crédits 2010 ont par conséquent été **réduits de 250 keuros.**

Suite aux économies imposées à l'occasion du conclave 2010 sur les frais de fonctionnement (index de 2009 ramené de 2 % à 0,4 %), le SPF Mobilité a du réaliser une diminution des crédits de 325 keuros en engagements et de 330 keuros en liquidation.

Cette économie a été répartie comme suit:

	Engagements en keuros	Liquidations en keuros
AB 21 01 03.00.02	- 10	- 10
AB 21 01 11.00.05	- 5	- 5
AB 21 01 12.00.01 logistique	-188	-148
AB 21 01 12.00.01 documentation	- 25	- 25
AB 21 20 12.00.22	—	- 80
AB 51 10 12.00.22	- 3	- 3
AB 53 05 12.00.21	- 20	-
AB 56 02 12.00.01	- 68	- 53
AB 57 02 12.00.01	- 6	- 6
	-325	**-330**

Overzicht van de aanwending van de kredieten (vastlegging = vereffening)	**Vue d'ensemble de l'emploi des crédits** (engagement = liquidation)	
Huurlasten en onderhoud gebouwen	***Location et entretien des bâtiments***	1 736 000
Huurlasten CCN	*Frais location CCN*	530 000
Bezettingskosten bewaking ontlenen kunstwerken	*Coûts d'occupation, gardiennage, mise à disposition des œuvres d'art*	780 000
Hygiëne huisvuil en onderhoudsproducten	*Hygiène, déchets et produits d'entretien*	195 000
Herstellingen aanpassingswerken renovatie buitendiensten	*Réparations, travaux d'adaptation, rénovation des services externes*	200 000
Water	*Eaux*	31 000
Huur en onderhoud machines meubilair en materieel	***Location et entretien des machines, du mobilier et du matériel***	110 000
Huur en onderhoud fax en reprografie	*Location et entretien des fax et machines de reprographie*	
Huur en onderhoud wagens	***Location et entretien des voitures***	30 000
Wassen huur en herstellingen	*Nettoyage, location et réparations*	
Frankeerkosten	***Frais d'affranchissement***	320 000
Postzegels en uitgestelde vergoedingen	*Timbres poste et indemnités différées*	
Telefoon en GSM	***Téléphones et GSM***	305 000
Vaste telefonie - abonnement + gesprekken	*Téléphonie fixe - abonnements + conversations*	180 000
GSM-gesprekken	*Conversations GSM*	125 000
Studies en externe ondersteuning	***Etudes et support externe***	10 000
Kantoormaterieel papier en drukwerken	***Matériel de bureau, papier et travaux d'impression***	295 000
Omslagen en formulieren papier kantoorbenodigdheden	*Enveloppes et formulaires, papiers, fournitures de bureau*	
Belastingen retributies en bestuursuitgaven	***Impôts, rétributions et dépenses de direction***	65 000
taksen verzekeringen	*Taxes, assurances*	
Beroepskleding	***Vêtements de travail***	45 000
Diversen	***Divers***	250 000
representatiekosten en kosten vergaderingen	*Frais de représentation et coûts des réunions*	
Elektriciteit	***Electricité***	400 000
Gas	***Gaz***	190 000
Brandstof wagens	***Carburants voitures***	30 000
Diesel en Superbenzine	*Diesel et essence Super*	
Beslissing conclaaf	***Décision conclave***	-188 000
Toevoeging saldo overhead Ombuds- en kachtendienst spoor	***Ajout solde overhead Service Médiation et Traitement des plaintes ferroviaires***	+ 48 000
TOTAAL	***TOTAL***	**3 646 000**

De raming van de behoeften voor 2010 werd berekend op basis van de realisaties 2008. Hierbij een korte bespreking van de voornaamste kostenposten qua inhoud en de te verwachten evolutie:

— De kosten voor het onderhoud van het CCN zijn moeilijk in te schatten omdat de aanrekening niet altijd chronologisch gebeurt met als gevolg dat in het lopende begrotingsjaar soms facturen m.b.t. lasten van het verleden ter betaling worden aangeboden. Daarom werden ze constant gehouden t.o.v. 2009. Bovendien blijven deze kosten in vergelijking met de kosten van het City Atrium eerder hoog. Een verdere centralisatie van alle diensten binnen het City Atrium vanaf 2011 zal een oplossing bieden voor dit probleem.

— De bezettingskosten van het City Atrium samen met de kosten voor bewaking en veiligheid zijn gestegen omdat de lijst met onderhoudstaken die aan de firma Axima werd toevertrouwd werd uitgebreid met een aantal nieuwe taken ingevolge de intensievere bezetting van het gebouw.

— Bij de post huisvuil en onderhoudsproducten zijn de uitgaven gestegen. De besparingen ingevolge de geleverde inspanningen ter vermindering van afval en de ermee gepaard gaande kostendaling inzake ophaling volstaan niet om de meerkosten wegens omschakeling naar duurdere "groene" onderhoudsproducten te compenseren. Bovendien wordt voor het onderhoud van de buitendiensten van het DGMV te Oostende een beroep gedaan op een externe firma.

L'estimation des besoins pour 2010 a été calculée sur base des réalisations 2008. Voici une brève description des postes de coûts principaux et leurs évolutions attendues:

— Les frais d'entretien du CCN sont difficiles à estimer, étant donné que les imputations n'ont pas toujours lieu de manière chronologique, avec pour conséquence que pendant l'année budgétaire en cours, certaines factures se rapportant aux charges du passé sont introduites en paiement. C'est pourquoi ils sont maintenus constants par rapport à 2009. De plus, en comparaison avec les frais du City Atrium, ceux-ci restent assez élevés. Une plus grande centralisation de tous les services au City Atrium à partir de 2011 pourrait être une solution à ce problème.

— Les frais d'occupation du City Atrium y compris les coûts de surveillance et de sécurisation ont augmentés vu que la liste des tâches d'entretien confiées à la firme Axima a été élargie de toute une série de nouvelles tâches suite à l'occupation plus intensive du bâtiment.

— En ce qui concerne le poste des déchets ménagers et des produits d'entretien, les dépenses ont augmenté. Les économies résultant des efforts fournis pour réduire les déchets et de la diminution des coûts de collecte qui y sont liés, ne suffisent pas à compenser le surcoût de la réorientation en faveur de produits d'entretiens "verts" plus chers. Par ailleurs, il a été fait appel à une firme externe pour l'entretien des services extérieurs de la DGTM à Ostende.

— De kosten inzake herstellingen en aanpassingswerken van de gebouwen zijn gestegen wegens de talrijke aanpassingswerken die ter voorbereiding van de centralisatie van de diensten van het CCN binnen het Atrium gepland voor 2011 dienen te gebeuren.

— De kredieten voor waterverbruik zijn de voorbije jaren aanzienlijk gedaald ingevolge de hergroepering van de meeste diensten in één gebouw. Bovendien heeft de FOD in het kader van het Emas-beleid op een aantal plaatsten waterverbruikmeters geplaatst om te zien waar nog kan bespaard worden. Ondanks deze besparingen wordt verwacht dat het krediet vanaf 2010 status quo zal blijven en naar de toekomst toe eventueel zal toenemen omdat de aangerekende eenheidsprijzen proportioneel sneller stijgen dan de te realiseren besparingen.

— Voor het onderhoud van de fotokopiemachines wordt sedert 2007 wegens het prijsvoordeel een beroep gedaan op een meerjarencontract (zie BA 21 01 12.00.21). De hier aangerekende kosten betreffen het onderhoud van machines die op termijn nog dienen vervangen te worden. Deze kredieten zijn dus op termijn uitdovend

— De eerder door het directiecomité genomen beslissing om oudere en meer vervuilende wagens hetzij op basis van leeftijd hetzij op basis van afgelegde kilometers te vervangen door milieuvriendelijkere exemplaren resulteert in een daling van de onderhoudskredieten.

— De veralgemeende toepassing van elektronische post heeft geleid tot een vermindering van het aantal poststukken en op zijn beurt tot een daling van de kredieten.

— De kosten voor vaste telefonie zijn sterk gedaald door een veralgemeende toepassing van GSM en e-mailverkeer. Ondanks een stijging van het aantal GSM gebruikers kunnen de kredieten lichtjes dalen ingevolge de goedkopere tarieven aangeboden via een aanpassing van het FOR-contract.

— De aankoop van kantoorbenodigdheden werd gunstig beïnvloed door de centralisatie. Bovendien heeft het geautomatiseerde bestelsysteem “Mobec” het rationeel gebruik van bureelbenodigdheden gestimuleerd. In het kader van EMAS worden diverse initiatieven genomen ter vermindering van het papierverbruik (stimuleren van elektronisch dataverkeer beperking van het aantal individuele printers…). De kredieten kunnen behouden worden op het niveau van 2009.

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

— Bij de catering vormen de waterfonteinen en de koffieautomaten die gratis ter beschikking van het personeel worden gesteld de grootste kost. Daar in het kader van de gelijke behandeling van het personeel deze faciliteit inmiddels werd uitgebreid naar alle buitendiensten blijven de kredieten constant.

— De stijging van de kredieten voor energie gedurende de voorgaande jaren was het gevolg van een verwachte stijging in gebruik en prijzen. Ook beschikten we toen over onvoldoende historische gegevens om een goede schatting te maken. Doordat wij nu beschikken over gegevens van meerdere jaren kunnen we een betere inschatting maken van de te verwach-

— Les frais relatifs aux réparations et aux travaux d’adaptation des bâtiments ont augmenté en raison des nombreux travaux d’adaptation qui doivent être réalisés en guise de préparation à la centralisation des services du CCN au sein de l’Atrium, prévu pour 2011.

— Les crédits relatifs à la consommation d’eau ont sensiblement diminués ces dernières années suite au regroupement de la plupart des services dans un seul bâtiment. De plus, dans le cadre de la politique EMAS, le SPF a placé des appareils de mesure de consommation d’eau à certains endroits afin de voir où des économies pouvaient encore être réalisées. Malgré ces économies, on peut quand même s’attendre à ce que le crédit 2010 reste constant et augmente éventuellement au cours des prochaines années vu que les prix unitaires estimés augmentent proportionnellement plus vite que les économies attendues.

— Pour l’entretien des photocopieurs, un contrat pluriannuel a été conclu à partir de 2007 étant donné l’avantage en terme de prix et des crédits dissociés ont dû être prévus (voir AB 21 01 12.00.21). Les coûts imputés ici concernent l’entretien des machines, qui devront encore être remplacées à terme. Ces crédits vont donc s’épuiser à terme.

— La décision prise antérieurement par le Comité de Direction de remplacer les voitures les plus vieilles et les plus polluantes, soit sur base de l’âge, soit sur base des kilomètres parcourus, a abouti à une baisse des coûts d’entretien.

— L’application généralisée du courrier électronique a abouti à une réduction du nombre de envois postaux et donc à une baisse des crédits.

— Bien que le regroupement des services dans un seul bâtiment ait fait sensiblement diminuer le nombre d’envois postaux, cela apparaît à peine dans les crédits prévus étant donné la nette augmentation de ces frais d’envois. Les coûts pour la téléphonie fixe ont fortement diminués en raison de l’application généralisée du GSM et du trafic e-mail. Malgré une hausse du nombre d’utilisateurs GSM, les crédits peuvent légèrement diminuer en raison des tarifs meilleur marché offerts par une adaptation du contrat FOR.

— L’achat des fournitures de bureau a été influencé positivement par la centralisation. De plus, le système automatisé de commande “Mobec” a stimulé l’utilisation rationnelle des fournitures de bureau. Diverses initiatives ont été prises dans le cadre d’EMAS pour diminuer la consommation de papier (stimulation de la transmission électronique de données, limitation du nombre d’imprimantes individuelles,…).

Les crédits peuvent être maintenus au niveau de 2009.

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

— En ce qui concerne le catering, les fontaines d’eau et les distributeurs de café, qui sont mis gratuitement à disposition des membres du personnel, représentent le plus gros poste. Etant donné que cette facilité a été élargie aux services extérieurs dans le cadre de l’égalité de traitement du personnel, les crédits restent constants.

— La hausse des crédits d’énergie au cours des années précédentes a été la conséquence d’une hausse attendue de la consommation et des prix. Nous ne disposions pas non plus à ce moment-là de suffisamment de données historiques pour réaliser une bonne estimation. Du fait même que nous disposons maintenant des données relatives à plusieurs an-

ten kosten. Gelet op de kost gedurende de vorige jaren is een daling van de energiekosten met 100 000 euro realistisch.

-- Management

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

Hierbij een overzicht van de geplande activiteiten:

--- *Externe communicatie* (44 keuro)

Het budget is nodig voor tal van activiteiten van de dienst externe communicatie zoals mailings brochures affiches organisatie evenementen organisatie Middagen van de Mobiliteit.

Zowel het communicatieplan als het managementplan van de voorzitter streven naar het maken van de FOD M&V als referentie voor de informatie in verband met Mobiliteit en Vervoer in België (zie ook actie uniek loket).

--- *Externe ondersteuning bij uitbouwen van de interne controle* (15 keuro)

In toepassing van het KB van 17 augustus 2007 betreffende het intern controlesysteem binnen sommige diensten van de federale uitvoerende macht moet de FOD de goede werking van zijn intern controlesysteem (controle= beheersing) verzekeren.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een aantal beheersinstrumenten in gebruik (management- en actieplannen boordtabellen procesbeheer risicobeheer) maar deze moeten verder ontwikkeld en geïntegreerd worden om te beantwoorden aan de vereisten van het KB interne controle.

Hierbij wordt een beperkte externe ondersteuning van 10 dagen voorzien. Op deze manier kunnen beroep doen op competenties die niet aanwezig zijn in de FOD.

--- *Leadership* (30 000 euro)

Eén van de doelstellingen van Mobilit+ is een stijl van bezielend leiderschap ontwikkelen die volop de kaart trekt van dialoog en ondersteuning tussen de medewerker en zijn supervisor en die bijdraagt tot de ontwikkeling van teamgeest en zo resulteert in een verbetering van de kwaliteit van onze dienstverlening.

Om dit te bereiken zal aan de leidinggevenden die dit wensen de nodige ondersteuning worden geboden.

Voor coaching op aanvraag wordt in een krediet van 20 000 euro voorzien. Voor aansturing van het netwerk van leidinggevenden en het ontwikkelen van een “news” wordt 10 000 euro gereserveerd.

--- *Integriteit* (20 000 euro)

In het kader van deugdelijk bestuur binnen de federale overheidsdiensten heeft de regering beslist dat elke FOD een preventief integriteitsbeleid dient te voeren en aan de FOD Budget en Beheerscontrole dient te rapporteren omtrent de genomen initiatieven. Het plan Mobilit+ voorziet in de invoering van zulk preventief integriteitsplan. Hiertoe zal een sensibiliteitscampagne voor het personeel m.b.t. het omgaan met integriteitsvraagstukken en ethische dilemma’s worden opgezet.

Dit alles zal gebeuren onder de vorm van bedrijfstheater (8 groepen gedurende 2 dagen tegen 1 250 euro/dag).

nées nous pouvons faire une meilleure évaluation des frais à prévoir. Etant donné les frais des années précédentes, une baisse des frais énergétique d’un montant de 100 000 euros est réaliste.

— Management

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

Ci-dessous un aperçu des activités prévues:

-- *Communication externe* (44 keuros)

Le budget est nécessaire pour un grand nombre d’activités du Service Communication externe comme les mailings, brochures, affiches, organisation d’événements, organisation des Midis de la Mobilité.

Tant le plan de communication que le plan de management de la Présidente aspirent à faire du SPF M&T une référence pour l’information en ce qui concerne la Mobilité et les Transports en Belgique (voir aussi l’action guichet unique).

-- *Support externe pour le développement du contrôle interne* (15 keuros)

En application de l’AR du 17 août 2007 relatif au système de contrôle interne au sein de certains services du pouvoir exécutif fédéral, le SPF doit assurer le bon fonctionnement de son système de contrôle interne (contrôle = maîtrise).

Le SPF Mobilité et Transports utilise un certain nombre d’instruments de maîtrise (les plans d’action et de management, les tableaux de bord, la gestion de processus, la gestion des risques), mais ceux-ci doivent être encore plus développés et intégrés afin de répondre aux conditions de l’AR relatif au contrôle interne.

Un support externe restreint de 10 jours est prévu ici. De cette façon, il peut être fait appel à des compétences qui ne sont pas présentes dans le SPF.

-- *Leadership* (30 keuros)

Un des objectifs de Mobilit+ est de développer un style de leadership inspirateur qui joue pleinement le jeu du dialogue et du soutien entre le collaborateur et son supérieur et qui contribue au développement d’un esprit d’équipe et ainsi aboutit à une amélioration de la qualité de notre prestation de service.

Pour atteindre cet objectif, le support nécessaire sera offert aux décideurs qui le souhaitent.

Pour du coaching sur demande, un crédit de 20 000 euros est prévu. Pour la supervision du réseau des décideurs et le développement d’une “news”, 10 000 euros sont réservés.

-- *Intégrité* (20 keuros)

Dans le cadre de la bonne gouvernance au sein des services publics fédéraux, le Gouvernement a décidé que chaque SPF doit mener une politique d’intégrité préventive et que les initiatives prises en la matière doivent être rapportées au SPF Budget et Contrôle de la Gestion. Le plan Mobilit+ prévoit l’introduction d’un tel plan d’intégrité préventif. Pour ceci, une campagne de sensibilisation pour le personnel sera mise en place relative au fait de faire face aux problèmes d’intégrité et au dilemmes éthiques.

Tout ceci se déroulera sous la forme de théâtre d’entreprise (8 groupes pendant 2 jours à 1 250 euros/jour).

--- *CAF* (16 000 euro)

In het kader van de modernisering van de administratie heeft het directiecomité een engagement genomen omtrent de kwaliteit van de dienstverlening.

Zo werd in 2007 door het directiecomité een CAF-oefening doorgevoerd wat heeft geleid tot een reeks van verbeteringsprojecten gespreid over de periode 2007 – 2009. Om op de ingeslagen weg van kwaliteit verder te gaan is het noodzakelijk om in 2010 opnieuw een CAF oefening te doorlopen. Het plan Mobilit+ bestempelt de CAF tool immers tot de kwaliteitsbarometer van zijn dienstverlening van de FOD.

Tevens zal er in 2 andere diensten van de FOD een CAF-oefening worden doorgevoerd. Voor het directiecomité wordt voorzien in een externe bijstand van 5 dagen (1 400 euro/dag) en voor de twee andere diensten in 8 dagen (1 200 euro/dag).

--- *Opzetten* van een raamwerk *Fraudebestrijding* (48 000 euro)

Uit de frauderisicoanalyse procedures voertuigen volgde een concrete aanbeveling over het formeel uitwerken van een aanpak voor fraude in de FOD.

Interne audit heeft gevraagd om dit project in co-sourcing met een in fraudeonderzoeken gespecialiseerde externe partner te doen vermits noch het nodige personeelseffectief noch de zeer gespecialiseerde competentie hiervoor aanwezig is in de dienst. Dit voorstel werd aanvaard door het Directiecomité van 02/03/09.

Het project omvat het opstellen en implementeren van een werkkader voor fraudepreventie en van een onderzoeksprocedure voor een intern fraudeonderzoek.

Interne audit heeft in 2009 een vraag gericht aan de FOD B&B om een overzicht te krijgen van wat er in andere FOD's bestaat (doelstelling = benchmarking). Verder zullen in de mate van het mogelijke reeds punctuele audits i.v.m. interne controlezwaktes uitgevoerd worden.

In 2010 wenst de FOD 48 000€ te voorzien voor dit project te budgetteren op de managementkredieten.

--- *Uniek loket* (47 000 euro)

Op het gebied van de klantgerichtheid is het Uniek Loket het belangrijkste project voor de komende jaren. Het omhelst tal van facetten gaande van procesbeschrijvingen over informatisering (e-government) naar reorganisatie van workflows.

Het concept: de creatie van een uniek contactpunt per transportmodus waarlangs alle aspecten op het gebied van mobiliteit behandeld worden met als ultieme doel van de FOD Mobiliteit & Vervoer dé "point of reference" te maken voor informatie over mobiliteit.

De doelstellingen:

— De drempel voor de burger om met de administratie in contact te treden verlagen

— De onduidelijkheid van de bevoegdheidsverdeling (intern en extern) wegnemen door centralisering van contactpunten

— De bestaande middelen zo efficiënt mogelijk benutten

Om dit te bereiken kunnen we het globaal project in **vier deelprojecten** verdelen:

— Oprichten van e-loketten per transportmodus

— Opstellen van klantendossiers: procesbeschrijvingen vanuit oogpunt van de klant met daaraan gekoppeld de elektronische beschikbaarheid van de nodige documenten

-- *CAF* (16 keuros)

Dans le cadre de la modernisation de l'administration, le Comité de Direction a pris un engagement concernant la qualité de la prestation de service.

Ainsi en 2007, un exercice CAF par le Comité de Direction, ce qui a conduit à une série de projets d'amélioration répartis sur la période 2007 - 2009. Pour poursuivre sur le chemin de la qualité, il est nécessaire de réaliser en 2010 un nouvel exercice CAF. Le plan Mobilit+ qualifie en effet l'outil CAF de baromètre de qualité pour la prestation de service du SPF.

Par ailleurs, un exercice CAF sera réalisé dans 2 autres Services du SPF. Pour le Comité de Direction, il est prévu une assistance externe de 5 jours (1 400 euros/jour) et de 8 jours pour les deux autres services (1 200 euros/jour).

-- *Mise en place d'un plan de lutte antifraudes* (48 keuros)

Une recommandation concrète au sujet du développement formel d'une approche de la fraude dans le SPF est issue de l'analyse des risque de fraude des procédures véhicules.

L'Audit Interne a demandé la réalisation de ce projet en co-sourcing avec un partenaire externe spécialisé dans les investigations de fraude, étant donné que ni l'effectif nécessaire ni la compétence très spécialisée n'est présente au sein du service. Cette proposition a été acceptée par le Comité de Direction du 02/03/09.

Le projet comprend l'établissement et l'implémentation d'un cadre de travail pour la prévention des fraudes et d'une procédure d'investigation pour une recherche de fraudes en interne.

L'Audit Interne a adressé en 2009 une question au SPF B&CG afin d'obtenir un aperçu de ce qui existe dans d'autres SPF (objectif = analyse comparative). Des contrôles des faiblesses internes seront également réalisés dans le cadre du possible via les audits ponctuels qui seront déjà effectués.

En 2010, le FOD souhaite prévoir 48 000€ pour ce projet, à budgéter sur les crédits de management.

-- *Guichet unique* (47 keuros)

Dans le domaine de la satisfaction du client, le Guichet Unique est le projet le plus important de ces prochaines années. Il embrasse d'innombrables facettes allant des descriptions de processus relative à l'informatisation (e-government) à la réorganisation des workflow.

Le concept: la création d'un point de contact unique par mode de transport par où tous les aspects dans le domaine de la mobilité sont traités et ayant comme objectif ultime de devenir le "point de référence" du SPF Mobilité & Transports pour toute information sur la mobilité.

Les objectifs:

— Abaisser le seuil pour le citoyen pour rentrer en contact avec l'administration

— Enlever l'incertitude de la répartition des compétences (interne et externe) par la centralisation du point de contact

— Exploiter les moyens existants aussi efficacement que possible

Pour atteindre ceci, nous pouvons diviser le projet global en ***quatre parties***:

— Création d'e-guichets par mode de transport

— Etablissement de dossiers clients: descriptions de processus du point de vue du client avec la disponibilité électronique des documents nécessaires liée à ceux-ci

— Optimaliseren van de stroom van informatievragen en suggesties vanwege onze burgers en partners en daaraan gekoppeld het ontwikkelen van deze flow als ondersteuning voor het beleid

— Reorganisatie van de verschillende klachtenbehandelingssystemen en bemiddelingsopdrachten van onze FOD

Een dergelijk omvangrijk project vraagt hulp van derde partijen om de afhandeling van de verschillende aspecten te begeleiden. Ieder project op zich vereist de nodige expertise op het gebied van het domein in kwestie. Bovendien is het belangrijk om de overkoepelende structuur te behouden.

--- *Reorganisatie FOD* (150 000 euro)

De uitvoering van een aantal strategische managementsdoelstellingen uit het plan Mobilit+ zullen leiden tot een reorganisatie van de FOD. Hierbij wordt gedacht aan:

— Het oprichten van een enig loket voor de burgers en bedrijven wat een herziening van de huidige processen met zich zal brengen. Er zal een front en back office dienen geïnstalleerd te worden om zo goed mogelijk op de vragen over alle bestaande transportmodi te kunnen antwoorden.

— Het ontwikkelen van een nieuwe transversaliteit en van betrekkingen met andere FOD's en met de Gewesten waardoor er coördinatiemechanismen op punt moeten worden gesteld.

— De omzetting van Europese richtlijnen en de opmerkingen van de Europese Unie m.b.t. de noodzaak de onafhankelijkheid te kunnen waarborgen van sommige veiligheids- en reguleringsopdrachten.

— Het op punt stellen van een performante klachten- en ombudsdienst voor de diverse transportmodi.

Om de FOD in deze opdracht bij te staan zal er een beroep worden gedaan op externe expertise (100 mandagen tegen 1 500 euro/dag).

-- P& O

Overzicht van de aanwending van de kredieten

Het bedrag van **538 keuro** voor P&O is onderverdeeld als volgt:

— Prestaties van derden (12.00.01.1): **30 keuro**.
Het krediet werd opgenomen als aansluitingsvergoeding bij de gemeenschappelijke dienst voor preventie en bescherming op het werk opgericht bij koninklijk besluit van 11 maart 2005 (cf. SLA van 30.05 2005 met Volksgezondheid).
Ingevolge de bestaande wetgeving op het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk dienen regelmatig
— preventieve medische onderzoeken te worden verricht
— werkplaatsen te worden gecontroleerd
— adviezen te worden uitgebracht over beroepsziekten en werkgerelateerde aandoeningen
— multidisciplinaire bijstand te worden verleend inzake arbeidsveiligheid ergonomie bedrijfshygiëne en -veiligheid en psychosociale aspecten van arbeid zoals geweld pesterijen en ongewenst seksueel gedrag op het werk.

Gelet op de vrij hoge tarieven aangerekend door externe geneeskundige diensten werd beslist tot het oprichten van een

— Optimalisation du flux des demandes d'information et des suggestions du fait de nos citoyens et partenaires et le développement de ce flow comme soutien à la politique liée à celle-ci

— Réorganisation des différents systèmes de traitement des plaintes et de mission de conciliation de notre SPF.

Un important projet de cette nature demande l'aide des tierces parties pour accompagner le traitement des différents aspects. Chaque projet exige en soi l'expertise nécessaire dans le domaine en question. En outre, il est important de conserver la structure coordonnante.

-- *Réorganisation du SPF* (150 keuros)

La réalisation d'un certain nombre d'objectifs de management stratégiques du plan Mobilit+ aboutira à un réorganisation du SPF. On peut penser à:

— La création d'un guichet unique pour les citoyens et les entreprises, ce qui entraînera de fait une révision des processus actuels. Un front office et un back office devront être installés afin de pouvoir répondre aussi bien que possible aux questions sur tous les modes de transports existants.

— Au développement d'une nouvelle transversalité et des relations avec les autres SPF et avec les Régions grâce auxquelles des mécanismes de coordination doivent être mis au point.

— La transposition des directives européennes et des remarques de l'Union Européenne en ce qui concerne la nécessité de pouvoir garantir l'indépendance de certaines missions de sécurité et de régulation.

— La mise au point d'un service des plaintes et d'un service de médiation performants pour les divers modes de transports.

Pour assister le SPF dans cette mission, il sera fait appel à de l'expertise externe (100 jours-homme à 1 500 euros/jour).

— P&O

Vue d'ensemble de l'utilisation des crédits

Le montant de **538 keuros** pour P&O est réparti comme suit:

— Prestations de tiers (12.00.01.1): **30 keuros**.
Le crédit est repris en tant qu'indemnité d'adhésion auprès du service commun pour la prévention et la protection au travail, créé par l'arrêté royal du 11 mars 2005 (cf. SLA du 30-05-2005 avec la Santé Publique).

Selon la législation existante sur le bien-être des employés lors de l'exécution de leur travail, il faut régulièrement:
— effectuer des examens médicaux préventifs
— contrôler les lieux de travail
— émettre des avis au sujet des maladies professionnelles et des affections qui s'y rapportent
— accorder de l'assistance multidisciplinaire en matière de sécurité du travail, d'ergonomie, d'hygiène de société et des aspects sécuritaires et psychosociaux du travail comme la violence, les brimades et le comportement sexuel indésirable sur le lieu de travail.

Vu les tarifs assez élevés imputés par les services médicaux externes, il a été décidé de créer un service commun

gemeenschappelijke dienst waartoe de FOD's kunnen toetreden en waarbij vrij kan beslist worden voor welk takenpakket.

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

— Documentatie (12.00.01.2): **80 keuro**

Overzicht van de bestedingen:

— Abonnementen op dagbladen en transporttijdschriften .....10 keuro
— Aankoop van recente publicaties abonnementen op gespecialiseerde periodieken en juridische handboeken ..... 35 keuro
— Regeling van de problematiek van de auteursrechten voor het persoverzicht ..... 25 keuro
— Inbinden van officiële documenten ...10 keuro

— Communicatie: interne en externe (selectie en aanwerving) (cf. punt 3.5.1.3): **72 keuro**.

— De interne communicatie (**22 000 euro**) wil een open en dynamische aanpak ontwikkelen m.b.t. de interne betrokkenheid bij en de participatie aan de verschillende vooropgestelde plannen en doelstellingen. Een goede informatie aan de eigen personeelsleden zorgt ervoor dat de motivatie wordt verhoogd en dat e personeelsleden plezier en trots vinden in hun werk.

Het krediet is bestemd voor de publicatie van een bedrijfskrant de verbetering van intranet en de organisatie van recepties tentoonstellingen informatiesessies conferenties en wedstrijden.

— De kredieten voor externe communicatie (**50 000 euro**).

De verdeling van de geraamde uitgaven ziet er als volgt uit:

-- de publicatie bij wervingen in kleinere vaktijdschriften 1 000 euro
-- de publicatie bij wervingen in grotere vaktijdschriften 5 000 euro
-- deelnamen aan jobbeurzen (universiteiten overheid privémarkt…): 14 300 euro
-- publiciteitsmateriaal + brochure voorstelling FOD: 2 500 euro
-- kwaliteitsbevordering juryleden: 5 200 euro
-- publicaties in 3 grote vacaturebladen (Vacature Référence en Job@): 22 000 euro

— Opleiding van het personeel: **260 keuro** (cf punt 3.5.1.4)

Opleidingen en vorming worden steeds belangrijker in het kader van een federale overheid die zichzelf aan het moderniseren is. Er worden voor iedereen ontwikkelcirkels georganiseerd waarbinnen voor ieder personeelslid ontwikkelingsdoelstellingen vastgelegd worden. Dit alles maakt dat de vraag naar training en vorming steeds toeneemt.

Om deze toename te kunnen opvangen probeert de dienst Personeelsontwikkeling de opleidingen zo kosteneffectief mogelijk te organiseren. Op die manier wordt het mogelijk meer te doen binnen hetzelfde budget.

Indien de mogelijkheid bestaat doet de FOD een beroep op OFO. In 2008 werden niet minder dan 400 aanvragen voor deelname aan standaardopleidingen ingediend bij OFO. Dit aanbod is echter niet voldoende om tegemoet te komen aan

auquel les SPF peuvent s'affilier et décider librement pour quel ensemble de tâches.

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

— Documentation (12.00.01.2): **80 keuros.**

Aperçu des dépenses:

— Abonnements aux journaux quotidiens et magazines de transport .....10 keuros
— Achat de publications récentes, d'abonnements à des revues spécialisées et de manuels juridiques.....35 keuros
— Règlement de la problématique des droits d'auteur pour la revue de presse .....25 keuros
— Reliure des documents officiels.....10 keuros

— Communication: communication interne et externe (sélection et recrutement) (cf. le point 3.5.1.3): **72 keuros**.

— La communication interne ***(22 000 euros)*** souhaite développer une approche ouverte et dynamique concernant l'implication interne et la participation aux différents plans et objectifs établis.

Le crédit est destiné à la publication d'un journal d'entreprise, à l'amélioration de l'intranet et à l'organisation de réceptions, d'expositions, de sessions d'information, de conférences et de débats.

— Les crédits pour la communication externe ***(50 000 euros)***

La répartition des dépenses estimées est la suivante:

-- publication des postes vacants dans des petits journaux spécialisés: 1 000 euros
-- publication des postes vacants dans des grands journaux spécialisés: 5 000 euros
-- participation à des bourses à l'emploi (universités, autorités, marché privé): 14 300 euros
-- support matériel de publicité + brochures de présentation du SPF: 2 500 euros
-- promotion de la qualité des membres des jurys: 5 200 euros
-- publication dans les 3 grandes revues d'emplois (Vacature, Référence et Job@): 22 000 euros

— Formation du personnel: **260 keuros** (cf. point 3.5.1.4).

Les formations et l'apprentissage sont de plus en plus importants dans le cadre d'une autorité fédérale qui se modernise. Des cercles de développement sont organisés pour tous, dans lesquels des objectifs de développement sont établis pour chaque membre du personnel. Tout ceci fait que la demande pour de la formation et de l'apprentissage augmente sans cesse.

Afin de pouvoir soutenir cette augmentation, le Service Développement du personnel essaye d'organiser les formations de la manière la plus efficiente possible. De cette manière, il est fait le plus possible au sein d'un même budget.

Si la possibilité existe, le SPF fait appel à l'IFA. En 2008, pas moins de 400 demandes de participation à des formations standard ont été introduites à l'IFA. Cette offre n'est toutefois pas suffisante pour prendre en compte tous les besoins en

alle opleidingsbehoeften van de FOD. OFO beperkt zich tot de generieke opleidingen die van belang zijn voor de ambtenaren van alle FOD's. Daardoor zijn er nog diverse categorieën van opleidingen die door de FOD Mobiliteit en Vervoer zelf moeten aangekocht of ingericht worden. Bovendien bestaat de tendens bij OFO om steeds meer budgettaire verantwoordelijkheid te verschuiven naar de FOD's. Hierbij kan verwezen worden naar het afschaffen van de IPO kredieten in 2008 en naar de plannen om meer gecertificeerde opleidingen te laten organiseren (en betalen) door de FOD's.

Samenstelling van de kredieten:

— Initiatieven van beperkte omvang: 70 000 euro
deelname aan congressen seminaries en studiedagen
individuele opleidingen en opleidingen voor kleine groepen

— Strategische projecten van de FOD: 80 000 euro
intensief begeleidingsproject voor leidinggevenden
verbeteren van interne communicatie binnen de diensten en tussen de diensten onderling
werken rond de kwaliteit van de dienstverlening

— Opleidingsprojecten om de vakkennis van de personeelsleden te verhogen: 110 000 euro
opleidingen i.v.m. beheersinstrumenten en functiegebonden vaardigheden zoals procesbeschrijvingen interne en externe audit communicatie met klanten of met gecontroleerde vaktechnische opleidingen

opleidingen in het kader van certificaties zoals EMAS diversiteit

— Vertaling (cf. punt 3. 5.1.3): **41 keuro**

— Reis- en verblijfskosten andere vergoedingen aan het personeel: **55 keuro**.

Het betreft kredieten voor terugbetaling van
-- dienstkaarten en vervoerskosten)
-- kilometervergoedingen
-- reis- en verblijfskosten
-- onkosten voor buitenlandse zendingen
-- verplaatsingskosten n.a.v. een medische expertise ten gevolge van een arbeidsongeval en kosten van medische schifting voor de personeelsleden die personen vervoeren in opdracht van de FOD M&V.

Ingevolge de creatie van een nieuwe dienst binnen de OA 21"Functionele expertise en ondersteuning in mobiliteit "stijgen de kredieten lichtjes t.o.v. 2009.

B.A. 33 21 01 12.00.07 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de uitzonderlijke aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	5	**40**	40	40	40
c	-	5	**40**	40	40	40

Verklarende nota.

formation du SPF. L'IFA se limite aux formations génériques qui sont importantes pour les fonctionnaires de tout SPF. De ce fait, il existe encore différentes catégories de formations qui doivent être financées ou mises sur pieds par le SPF Mobilité et Transports lui-même. En outre, la tendance existe à l'IFA de déplacer une plus grande responsabilité budgétaire vers les SPF. Il peut être référé ici à la suppression des crédits PIF en 2008 et à l'intention de faire organiser (et payer) un plus grand nombre de formations certifiées par le SPF.

Décomposition des crédits:

— Initiatives d'importance limitée: 70 000 euros
participation à des congrès, des séminaires, et à des journées d'étude
formations individuelles et formations en petits groupes

— Projets stratégiques du SPF: 80 000 euros
projets d'accompagnement intensif pour dirigeants
amélioration de la communication interne au sein des services et réciproquement entre les services
travail sur la qualité de la prestation de service

— Projets de formation pour augmenter les connaissances professionnelles des membres du personnel: 110 000 EUR
formations en rapport avec des instruments de gestion et des capacités liées à la fonction comme les descriptions de processus, l'audit interne et externe, la communication avec les clients ou les contrôlés
formations spécialisées
formations dans le cadre de certifications comme EMAS, de la diversité

— Traduction (cf. point 3.5.1.3): **41 keuros**

— Frais de parcours et de séjour, autres indemnités au personnel: **55 keuros**.

Il s'agit des crédits pour le remboursement:
— des cartes de service et des frais de transport
— des indemnités kilométriques
— des frais de parcours et de séjour
— des frais pour les missions à l'étranger
— des frais de déplacement dans le cadre d'une expertise médicale suite à un accident de travail et aux frais du shifting médical pour les membres du personnel qui transportent des personnes en mission pour le SPF M&T

Malgré la création d'un nouveau service au sein de la DO 21 "Expertise et support fonctionnels en mobilité", ces crédits n'augmentent que très peu par rapport à 2009.

A.B. 33 21 01 12.00.07 (Bud DO PA AB)— Dépenses pour achat exceptionnelles de biens non-durables et services.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	5	**40**	40	40	40
c	-	5	**40**	40	40	40

Note explicative

n 2009 werd een provisie ingeschreven van 5 000 euro voor de verhuis van de buitendiensten van het DGMV te Antwerpen naar een nieuwe locatie.

De uiteindelijke verhuis zal slechts in 2010 plaatsvinden. De vermoedelijke kosten worden geraamd op 40 000 euro. De verhoging van de kredieten werd gecompenseerd op de BA 21 01 12.00.01.

B.A. 33 21 01 12.00.21 (Beg OA AP BA) — Huur en onderhoud van bureelmaterieel

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	75	78	**78**	78	78	78
c	-	0	**0**	-	393	-

Verklarende nota

Met ingang van 2007 werd via de techniek van de raamcontracten een huur- en onderhoudscontract voor kopieertoestellen afgesloten voor de duur van 60 maanden en dit om redenen van het prijsvoordeel dat een contract op langere termijn oplevert. Hierbij een overzicht van de genomen opties.

	Prijs voor 60 maanden Prix pour 60 mois	Te ordonnanceren 1ste jaar A ordonnancer 1er année (2007)	Te ordonnanceren volgende jaren (2008 en volgende) – A ordonnancer années suivantes (2008 et suivantes
Systemat (Xerox) 20 toestellen - machines	169 064 (incl. Reprobel)	28 177	33 813
Nashuatec 8 toestellen - machines	29 412 (excl. Reprobel)	4 902	5 882
	1 607 (Reprobel éénmalig - unique)	1 607	0
Nashuatec 10 toestellen - machines	36 765 (excl Reprobel)	3 064	7 353
	2 009 (Reprobel éénmalig - unique)	2 009	0
Systemat (Xerox) 8 toestellen - machines	69 208 (incl. Reprobel)	5 767	13 842
Reprografiemachine - Machine Reprographie	83 127 (incl Reprobel)	6 927	16 625
Totaal - Total	**391 192**	**52 453**	**77 515**

Uit bovenstaande tabel kan worden afgeleid dat in 2007 een vastleggingskrediet van 393 000 euro vereist was. Met ingang van 2008 zal bovendien jaarlijks een ordonnanceringskrediet van 78 000 euro nodig zijn.

Voormelde sommen kunnen ev. lichtjes worden verhoogd in functie van het werkelijk aantal gemaakte kopieën. Deze verhogingen van het ordonnanceringskrediet zullen indien nodig intern gecompenseerd worden.

En 2009, une provision de 5 000 euros a été inscrite pour le déménagement des services extérieurs de la DGTM à Anvers vers une nouvelle location.

Le déménagement final n'aura lieu qu'en 2010. Les frais probables sont estimés à 40 000 euros. L'augmentation des crédits a été compensée à l' AB 21 01 12.00.01

AB 33 21 01 12.00.21 (Bud DO PA AB) — Location et entretien de matériel de bureau.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	75	78	**78**	78	78	78
c	-	0	**0**	-	393	-

Note explicative

A partir de 2007, un contrat de location et d'entretien des machines à photocopier a été conclu via la technique des contrats-cadres pour une durée de 60 mois, étant donné le prix plus avantageux qu'autorise un contrat à long terme. Ci-dessous un résumé des options prises:

Du tableau ci- dessus, il apparaît qu'un crédit d'engagement de 393 000 euros était nécessaire pour 2007.

De plus à partir de 2008, un crédit d'ordonnancement annuel de 78 000 euros sera nécessaire.

Ces montants connaîtront éventuellement de légères majorations compte tenu des quantités réelles des copies réalisées. Les majorations des crédits d'ordonnancement seront, si nécessaire, compensées en interne.

B.A. 33 21 01 12.00.48 (Beg OD AP BA) (nieuw) — Betaling voor gedetacheerd personeel.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b		3 978	**PM**			
c		3 978	**PM**			

Verklarende nota.

Om de boekhoudregels opgelegd bij de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat te volgen dient vanaf 2009 de inzet van personeel gedetacheerd uit een andere overheidseenheid te worden gelijkgesteld met een aankoop van diensten en te worden geïmputeerd op een BA 12.00.48 i.p.v. op een BA 1100.xx. In 2009 werden de bedragen nodig voor de betaling van het gedetacheerde personeel van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoorvervoer (OA 51) en de BSA (OA 52) op deze BA ingeschreven. Vanaf 2010 worden deze kredieten op de geëigende organisatie-afdelingen ingeschreven.

De betreffende BA dient in 2010 enkel pro-memorie behouden te worden.

B.A. 33 21 01 21.00.01 (Beg OD AP BA) (nieuw) — Verwijlintresten wegens te laat betaalde facturen

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b			**PM**			
c			**PM**			

Verklarende nota.

Ingevolge de invoering van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat en conform de ESR 95-regels moeten vanaf 2009 de verwijlintresten ten gunste van de leveranciers op een nieuwe BA 21.00.01 worden aangerekend. Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de nieuwe basisallocatie zonder krediet (pro memorie) in de begroting worden ingeschreven. Naargelang de behoeften zal ze via herverdelingen vanuit de werkings- en investeringsuitgaven gestijfd worden.

B.A. 33 21 01 34.00.01 (Beg OA AP BA) — Allerhande schadevergoedingen aan derden voortvloeiend uit het opnemen door de Staat van zijn verantwoordelijkheid ten overstaan van door zijn organen en door zijn bedienden gepleegde daden.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	49		**PM**			
c	49		**PM**	0	0	0

A.B 33 21 01 12.00.48 (Bud DO PA AB) (nouveau)— paiements pour personnel détaché.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b		3 978	**PM**			
c		3 978	**PM**			

Note explicative.

Afin de se conformer aux règles comptables établies par la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral, l'emploi de personnel détaché provenant d'une autre entité publique doit, à partir de 2009, être assimilé à un achat de service et doit être imputé sur une AB 1200.48 au lieu d'une AB 1100.xx. En 2009, les montants inscrits à cette AB étaient nécessaires pour le paiement du personnel détaché du Service de Sécurité et d'Interopérabilité du Chemin de Fer (DO 51) et du BSA (OA 52). A partir de 2010, ces crédits sont inscrits dans les divisions-organiques appropriées.

L' AB concernée est conservée en 2010 pour mémoire.

A.B 33 21 01 21.00.01 (Bud DO PA AB) (nouveau) — Intérêts de retards pour factures payées en retard.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b			**PM**			
c			**PM**			

Note explicative.

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral et conformément aux règlements SEC, les intérêts de retard en faveur des fournisseurs doivent être comptabilisés sur une nouvelle AB 21.00.01. Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, la nouvelle allocation de base sera inscrite au budget sans aucun crédit (pour mémoire). En fonction des besoins, celle-ci sera alimentée par l'intermédiaire d'une redistribution des frais de fonctionnement et des frais d'investissement.

A.B. 33 21 01 34.00.01 (Bud DO PA AB) — Indemnités diverses à des tiers devant découler de l'engagement de la responsabilité de l'État à l'égard d'actes commis par ses organes et ses préposés.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	49		**PM**			
c	49		**PM**	0	0	0

Verklarende nota.

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

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

B.A. 33 21 01 34.00.41 (Beg OA AP BA) — Dekking van tekorten van gewone rekenplichtigen

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	8					
c	8					

Verklarende nota.

Het betreft een BA die werd ingeschreven n.a.v. BC 2008 tot dekking van tekorten op een rekening van een gewone rekenplichtige. Ingevolge het verlies van fiscale zegels die in 2005 per vergissing werden vernietigd n.a.v. de verhuis naar het City Atrium dient een overeenkomstig bedrag van 7 700 euro te worden geregulariseerd.

B.A. 33 21 01 74.00.01 (Beg OA AP BA) —Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	297	622	**622**	622	622	622
c	562	622	**622**	622	622	622

Verklarende nota

Evolutie en aanwending van de kredieten

Deze kredieten worden beheerd door de Dienst Logistiek.

Vanaf het begrotingsjaar 2005 werden op deze basisallocatie de persoonsgebonden investeringskredieten van alle Directoraten-generaal gecentraliseerd m.u.v. deze van het DGLV die pas in 2006 werden toegevoegd.

Verklaring verschil kredieten 2010/2009

De afgelopen jaren werden diensten opgericht met specifieke activiteiten enerzijds en compenserende ontvangsten anderzijds en waarvan de logistieke uitgaven werden gecentraliseerd op de basisallocatie van de Organisatie-afdeling 21.

Voor een omschrijving van hun wettelijke basis hun specifieke opdracht en de daaruit voortvloeiende activiteiten wordt verwezen naar de specifieke directoraten-generaal waarvan ze afhangen (cf zie verwijzing in tabel hierna). Daar worden ook de personeelsuitgaven en de missiegebonden werkingskosten geïmputeerd.

Note explicative.

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

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

A.B.33 21 01 34.00.41 (Bud DO PA AB) — Couverture de déficits des comptables ordinaires.

(in duizendtallen euro)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	8					
c	8					

Note explicative.

Il s'agit d'une AB inscrite à l'occasion du CB 2008 pour la couverture de déficits d'un compte d'un comptable ordinaire. Suite à la perte de timbres fiscaux qui ont été détruits par erreur en 2005, un montant correspondant à 7 700 euros doit être régularisé.

A.B.33 21 01 74.00.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	297	622	**622**	622	622	622
c	562	622	**622**	622	622	622

Note explicative.

Evolution et emploi des crédits

Ces crédits sont gérés par le Service Logistique.

A partir de l'année budgétaire 2005, tous les crédits d'investissement liés à la personne de toutes les Directions générales ont été centralisés sur cette allocation de base, à l'exception de ceux de la DGTA qui ont seulement été ajoutés en 2006.

Explication de l'évolution des crédits 2009/2010

Ces dernières années, des services ont été créés avec d'une part des activités spécifiques et d'autre part des recettes compensatoires et pour lesquels les dépenses logistiques ont été centralisées à l'allocation de base de la Division Organique 21.

Pour une définition de leur base légale, de leur mission spécifique, et des activités qui en découlent, il est référé aux Directions Générales spécifiques dont ils dépendent (cf le renvoi dans le tableau ci-après). Les dépenses de personnel et les frais de fonctionnement liés à la mission y sont également imputées.

Voor 2010 blijven de kredieten op niveau van 2009.

Overzicht

AB 21 01 74.00.01 In keuro

Pour 2010, les crédits restent au niveau de 2009.

Aperçu.

AB 21 01 74.00.01 En keuros

Omschrijving dienst – *Description du service*	AO van oorsprong *DO d'origine*	Compensatie kosten *Coûts de compensation*	2009	2010
Dienst veiligheid en operabiliteit spoor (organiek fonds vanaf 2010) *Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (Fonds organique à partir de 2010)*	51	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	39	39
Dienst regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal *Service de Régulation du Transport Ferroviaire et Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National*	54	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	56	56
Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services	52	RM hfdst 33 § 3 art. 3612 *BVM Chap. 33 § 3 art. 36.00.12*	10	10
Onderzoeksorgaan spoorwegongevallen en -incidenten *Organe d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires*	51	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	3	3
TOTALEN – *TOTAUX*			**108**	**108**

Overzicht van de aanwending van de kredieten

Vue d'ensemble de l'emploi des crédits

Meubilair *Mobilier*		312 000
Machines Bureelmachines ***Machines*** *Machines de bureau*	10 000	10 000
Materiaal Schoonmaak Keukenmateriaal Audio-visueel Veiligheid gsm ***Matériel*** *Nettoyage* *Matériel de cuisine* *Audio-visuel* *Sécurité* *GSM*	10 000 5 000 20 000 25 000 10 000	70 000
Rollend materieel Aankoop wagens Aanpassingskosten ***Matériel roulant*** *Achat Voitures* *Coûts d'adaptation*	100 000 10 000	110 000
Gebouwen aanpassingskosten	120 000	120 000
Totaal – Total		622 000

Door de verhuisoperatie 2005 diende een aanzienlijk deel van het bestaande meubilair deels door slijtage deels om functionele redenen vroegtijdig vervangen te worden. Hiervoor werden bijkomende kredieten verkregen mits afschrijving van het supplement in de komende 5 jaren. Vermits nu deze compensaties verrekend zijn blijven de kredieten mits constant beleidop hetzelfde niveau.

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

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

Suite à l'opération de déménagement en 2005, une partie non-négligeable du mobilier existant a dû être remplacée de manière prématurée, en partie suite à l'usure, en partie pour des raisons fonctionnelles. Pour ce faire, des crédits supplémentaires ont été reçus à condition d'en amortir le supplément au cours des 5 années suivantes. Maintenant que ces compensations sont réglées, les crédits sont maintenus, à politique constante, au même niveau.

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

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

Het krediet voor het wagenpark heeft de afgelopen jaren vrij grote schommelingen gekend. Een gebrek aan een eenvormig vervangingsbeleid gestoeld op een ernstige visie lag hiervan aan de basis. In de loop van 2006 heeft het Directiecomité beslist het beheer van het wagenpark te centraliseren binnen de Dienst Logistiek. Er wordt een extra inspanning gedaan om versneld heel wat oudere en erg milieubelastende voertuigen te vervangen (streefdoel vervanging wagens om de 6 jaar).

Ingevolge de geplande centralisatie van de diensten van het CCN en van Haren naar het City Atrium in de loop van 2011 dient binnen het Atrium reeds een hergroepering van de er thans gehuisveste diensten te gebeuren. Daarom zullen in de loop van 2010 aankopen van modulair meubilair dienen te gebeuren. Tevens zullen als gevolg hiervan ook een aantal stille werkruimtes dienen ingericht te worden. De aankoop van meubilair blijft voorlopig dus nog zowat de helft uitmaken van het beschikbare krediet.

B.A. 33 21 01 74.00.15 (Beg OA AP BA) — Terugbetaling van de investeringsbesparingen op energie

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	6	0	**0**	0	0	0
c	95	0	**0**	0	0	0

Verklarende nota.

Pro memorie
Ingevolge het KB van 31 oktober 2008 houdende gedeeltelijke verdeling van het provisioneel krediet ingeschreven op de AUB 2008 en bestemd voor het dekken van uitgaven met betrekking tot energiebesparende investeringen werd aan de FOD Mobiliteit en Vervoer een gesplitst vastleggingskrediet krediet van 200 keuro toegekend. Er werden via Fedesco slechts effectieve uitgaven voor een bedrag van 95 keuro verricht. In 2009 zullen de nodige vereffeningskredieten dienen herverdeeld te worden zodat de aangegane verbintenissen kunnen nagekomen worden.

4.2 Programma-activiteit 02- Stafdienst ICT

Vanaf begroting 2007 werd beslist om de kredieten beheerd door de stafdienst ICT en bestemd om de persoonsgebonden informaticabehoeften van de FOD te dekken te verdelen over 3 basisallocaties m.n.:

— BA 21 02 12.00.04 - Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica (niet gesplitst krediet)
— BA 21 02 12.00.24 - Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica (gesplitst krediet)
— BA 21 02 74.00.04 - Investeringsuitgaven inzake informatica (niet gesplitst krediet).

Er werd gelet op het daarmee gepaard gaande prijsvoordeel beslist om gesplitste kredieten in te voeren zodat overheidsopdrachten voor een langere duur (≥3jaar) konden worden afgesloten op het vlak van huur van het netwerk

Le crédit relatif au parc automobile a connu de fortes variations au cours des dernières années. Un manque de politique de remplacement uniforme reposant sur une vision sérieuse en a été la cause. Dans le courant de 2006, le Comité de Direction a décidé de centraliser la gestion du parc automobile au Service Logistique. Un effort supplémentaire a été entrepris afin d'accélérer le remplacement des véhicules les plus vieux et très pénalisant pour l'environnement (objectif final de remplacement des voitures tous les 6 ans).

Suite à la centralisation prévue des services du CCN et de Haren vers le City Atrium dans le courant de 2011, un regroupement des services qui sont déjà maintenant logés au sein de l'Atrium doit avoir lieu. Pour cette raison, des achats de mobilier modulaire seront réalisés dans le courant de 2010. En plus, et suite à cela, un certains nombre d'espaces de travail silencieux doivent aussi être aménagés. L'achat de mobilier continue donc à représenter provisoirement presque la moitié du crédit disponible.

A.B.33 21 01 74.00.15 (Bud DO PA AB) — Remboursement des investissements économiseurs d'énergie

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	6	0	**0**	0	0	0
c	95	0	**0**	0	0	0

Note explicative.

Pour mémoire.
Compte tenu de l'AR de 31 octobre 2008 portant répartition partielle du crédit provisionnel inscrit au BGD 2008 et destiné à couvrir des dépenses relatives à des investissements économiseurs d'énergie, il a été attribué au SPF Mobilité & Transports un crédit dissocié de 200 keuros. Via Fedesco, seules des dépenses effectives pour un montant de 95 keuros ont été effectuées. En 2009, les crédits de liquidation nécessaires devront être redistribués pour que les engagements pris puissent être respectés.

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

A partir du budget 2007, il a été décidé de répartir, sur 3 allocations de base, les crédits gérés par le Service d'encadrement TIC et destinés aux besoins d'informatiques liés à la personne du SPF. En détail:

— AB 21 02 12.00.04 – Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique (crédits non-dissociés)
— AB 21 02 12.00.24 – Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique (crédits dissociés)
— AB 21 02 74.00.04 – Dépenses d'investissement relatives à l'informatique (crédits non-dissociés).

L'introduction des crédits dissociés s'est avérée indispensable afin de pouvoir conclure des marchés publics sur une plus longue période (3ans), étant donné l'avantage en terme de prix qui en découle, cela concerne les domaines de la

(voordeel tot 40 %) en van gebruik van de software licenties (voordeel tot 50 %).

Ondanks het feit dat overeenkomstig de bepalingen van de wet van 22 mei 2003 houdende de organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat met ingang van 01/01/2009 nog enkel met gesplitste kredieten wordt gewerkt blijven de kredieten voor de meerjarencontracten afgezonderd op de BA 21 02 1200.24 en dit om redenen van transparantie.

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

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

4.2.1 Voorafgaande opmerking

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

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

Teneinde voormelde verwezenlijkingen te kunnen borgen (dus uitgaande van een onveranderd beleid) dient de stafdienst ICT over voldoende middelen te kunnen beschikken zodat volgende garanties kunnen geboden worden: het bestendigen van het huidig servicemanagement het homogeen maken van de netwerken binnen de FOD door alle sites uit te rusten met een analoog netwerk en IP-tel het verbeteren aanpassen en onderhouden van de huidige toepassingen het opvangen van de verwachte personeelsgroei en de regularisatie van MS Office licenties.

Hierbij werd door de FOD M&V geargumenteerd dat de huidige ICT kredieten op een te laag niveau liggen. Uit een vergelijking met de Vlaamse overheidsinstellingen blijkt dat de TCO (Total Cost of Ownership) daar 3 650 euro per personeelslid bedraagt terwijl dit bij de FOD slechts 1 658 euro is.

Teneinde de toename van de kredieten te compenseren en zo toch de nodige middelen te verwerven om de ingeslagen weg verder te kunnen zetten werden in voorgaande jaren meermaals middelen via herverdeling ter beschikking gesteld van de SD ICT.

Er werd tevens beslist om een gedeelte van de algemene ICT - kredieten te dekken door ze aan te rekenen op het Fonds Luchtvaart en Beliris omdat gelet op de aard van deze kredieten er in het verleden geen centralisatie heeft plaatsgevonden van hun persoonsgebonden middelen.

location du réseau (avantage jusqu'à 40 %) et de l'utilisation des licences de logiciels (avantage jusqu'à 50 %).

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

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

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

4.2.1 Remarque préalable

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

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

Afin de pouvoir garantir les réalisations mentionnées (en partant d'une politique constante), le Service TIC doit pouvoir disposer des moyens suffisants pour pouvoir offrir les garanties suivantes: le maintien du service management actuel, la réalisation homogène des connexions au sein du SPF en équipant également les sites restants d'un réseau analogique et d'une téléphonie IP, l'entretien correctif et adaptatif des applications actuelles, pouvoir soutenir la croissance attendue du personnel et régulariser les licences MS Office.

A ce sujet, le SPF Mobilité et Transports a argumenté que les crédits TIC actuels se situent à un niveau trop bas. Selon une comparaison avec les organismes publics Flamands, il semble que le TCO (Total Cost of Ownership) se monte là à 3 650 euros par membre du personnel alors que celui du SPF n'atteint que 1 658 euros.

Afin de compenser l'augmentation de ces crédits et d'acquérir quand même les moyens nécessaires pour avancer dans la bonne direction, il a été décidé plusieurs fois ces dernières années de libérer des moyens à partir d'autres AB et de les mettre via redistribution à disposition du SE TIC.

Il a de plus été décidé d'imputer une partie des crédits TIC communs sur les Fonds Aérien et Beliris car compte tenu de la nature de ces crédits, aucune centralisation de leurs frais liés à la personnes n'a eu lieu par le passé.

Bij de berekening van het aandeel van de fondsen werd vertrokken van de reële noden en dit zowel inzake werkingskosten (BA's 21 02 12.00.04 en 21 02 12.00.24) als investeringen (BA 21 02 74.00.04).

De specifieke kosten werden hierbij buiten beschouwing gelaten. Van de gezamenlijk kosten werden enkel deze weerhouden waarin de fondsen participeren. Op basis van de personeelssterkte van elk fonds werden dan de respectievelijke aandelen berekend; zijnde 191 keuro voor het fonds luchtvaart en 143 keuro voor het fonds Beliris. De betreffende middelen zullen via desaffectatie (cf. bijzondere wetsbepalingen art. 2.33.7) ter beschikking worden gesteld van de SD ICT.

Deze berekening dient op geregelde tijdstippen te worden bijgestuurd.

4.2.2 Evolutie en aanwending van de kredieten

Budgettaire beperkingen in 2007 en 2008 hebben de Stafdienst ICT verplicht sommige aankopen en het afsluiten van bepaalde dienstencontracten uit te stellen tot in 2009. De kredieten zijn in dat jaar dan ook met ongeveer 750 keuro gestegen.

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

Hierna vindt u enkele risico's opgesomd:

— Onvoldoende uitgeruste ICT-lokalen leiden tot defecten en het uitvallen aan de apparatuur gegevensverlies en grote vertragingen voor nieuwe projecten. Het risico dat de continuïteit en de beschikbaarheid van de bedrijfsprocessen in het gevaar komen is reëel.

— Het risico dat bedrijfsprocessen en informatievoorziening onvoldoende beveiligd worden bestaat wel degelijk.

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

B.A. 33 21 02 12.00.04 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten met betrekking tot de informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	2 267	3 780	**3 795**	3 308	3 308	3 308
c	3 034	3 780	**3 795**	3 308	3 308	3 308

Lors du calcul de la quote-part des fonds, les besoins réels ont été considérés, tant en ce qui concerne les frais de fonctionnement (AB 21 02 12.00.04 et 21 02 12.00.24) que les investissements (AB 21 02 74.00.04).

Les frais spécifiques n'ont pas été considérés ici. Hors de ces coûts communs, les coûts retenus ont été ceux pour lesquels les fonds participent. Les parts respectives de chaque fonds ont été calculées sur base de l'effectif du personnel de ceux-ci; soit 191 keuros pour le fonds aérien et 143 keuros pour le fonds Beliris. Les moyens considérés seront mis à disposition du Service TIC via désaffectation (cf. dispositions légales particulières art. 2.33.7). Le montant de ces 2 fonds sera actualisé chaque année budgétaire.

4.2.2 Evolution et affectation des crédits

Les disciplines budgétaires de 2007 et de 2008 ont obligé le Service d'encadrement TIC à repousser en 2009 certains achats ainsi que la conclusion de certains contrats de service. Les crédits ont augmentés cette année-là d'un montant d'environ 750 keuros.

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

Ci-dessous sont repris certains risques:

• Des locaux TIC sous-équipés entraînent des pannes, des appareils défectueux, des pertes de données et un retard important pour les nouveaux projets. Le risque que la continuité et la disponibilité des processus d'exploitation soient en danger est réel.

• Le risque que les processus d'exploitation et les équipements d'information manquent d'intégrité ou soient insuffisamment sécurisés existe aussi réellement.

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

A.B.33 21 02 12.00.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	2 267	3 780	**3 795**	3 308	3 308	3 308
c	3 034	3 780	**3 795**	3 308	3 308	3 308

Verklaring verschil kredieten 2009/2010

De afgelopen jaren werden diensten opgericht met specifieke activiteiten enerzijds 0en compenserende ontvangsten anderzijds en waarvan de ICT-kosten werden gecentraliseerd op de basisallocatie van de Organisatie-afdeling 21.

Voor een omschrijving van hun wettelijke basis hun specifieke opdracht en de daaruit voortvloeiende activiteiten wordt verwezen naar de specifieke directoraten-generaal waarvan ze afhangen (cf zie verwijzing in tabel hierna). Daar worden ook de personeelsuitgaven en de missiegebonden werkingskosten geïmputeerd.

Voor 2010 worden er op deze manier voor **62 keuro minder** aan werkingskredieten aan de stafdienst ICT ter beschikking gesteld.

Overzicht

AB 21 02 1200.04 In keuro

Explication de l'évolution des crédits 209/2010

Ces dernières années, des services ont été créés avec d'une part des activités spécifiques et d'autre part des recettes compensatoires et pour lesquels les dépenses TIC ont été centralisées à l'allocation de base de la Division Organique 21.

Pour une définition de leur base légale, de leur mission spécifique, et des activités qui en découlent, il est référé aux Directions Générales spécifiques dont ils dépendent (cf le renvoi dans le tableau ci-après). Les dépenses de personnel et les frais de fonctionnement liés à la mission y sont également imputées.

De cette manière, 62 kEUR en moins de frais de fonctionnement ont été mis à disposition du service d'encadrement ICT en 2010.

Aperçu

AB 21 02 12.00.04

Omschrijving dienst – *Description du service*	AO van oorsprong *DO d'origine*	Compensatie kosten *Coûts de compensation*	2009	2010
Dienst veiligheid en operabiliteit spoor (organiek fonds vanaf 2010) *Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (Fonds organique à partir de 2010)*	51	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	109	109
Dienst regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal Dienst regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal *Service de Régulation du Transport Ferroviaire et Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National*	54	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	27	27
Cel opvolging Verkeersveiligheidsplannen *Cellule de suivi des Plans d'actions Sécurité routière*	56	RM hfdst 33, § 5, art 4601 *BVM Chap. 33, § 5, art. 46.00.01*	0	0
Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services	52	RM hfdst 33, § 3, art. 36.00.12 *BVM Chap. 33 § 3 art. 36.00.12*	29	29
Onderzoeksorgaan spoorwegongevallen en -incidenten *Organe d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires*	51	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	8	8
Auditcel voor de instellingen belast met de technische keuring van voertuigen *Cellule d'audit pour les institutions chargées du contrôle technique des véhicules*	56	RM hfdst 33§ 5 art 36.00.14 *BVM Chap. 33 § 5 art. 36.00.14*	92	30
TOTALEN – *TOTAUX*			265	203

— De totale aangroei werd gecompenseerd op de overige werkingsmiddelen.

Overzicht van de aanwending

AB 1200.04 in euro

— L'augmentation générale a été compensée par la réserve d'index.

Aperçu de l'affectation des coûts

AB 12.00.04 en euros

Omschrijving	Ramingen			Description
A Kleine uitgaven			362 500	A Petites dépenses
A1 Verbruiksgoederen (toners)		200 000		*A1 Consommables (toners)*
A101 Aankoop werkingsmiddelen informatica	200 000			A101 Achat de moyens de fonctionnement informatiques
A2 Standby tussenkomsten (klein materieeldringende aankopen.)		162 500		*A2 Interventions stand-by (petit matériel, achats urgents...)*
A201 Buitengewone uitgaven	2 500			A201 Dépenses exceptionnelles
A202 Kleine uitgaven	160 000			A202 Petites dépenses
B Ondersteuningscontracten			**2 883 500**	*B Contrats de support*
B1.Programmering		976 000		*B1.Programmation*
B101 Assistentie applicatieontwikkeling	180 000			B101 Assistance entretien des applications
B102 Project ontwikkelaar DGMV	180 000			B102 Projet développement DGTM

B108 Functionele analist centrale databank scheepvaart	180 000			B108 Analyste fonctionnel banque de données centrale navigation
B109 Functionele analist e-crew applicatie DGMV	120 000			B109 Analyste fonctionnel application e-crew DGTM
B110 Provisie ontwikkeling risicobeheerdatabank	1 000			B110 Provision développement banque de données gestion des risques
B114 Egov- contracten	315 000			B114 Egov-contrats
B2 Onderhoud		73 000		*B2 Entretien*
B201 Onderhoud server Eucaris	17 000			B201 Entretien serveur Eucaris
B203 onderhoud Tape Reader (RPER)	8 000			B203 Entretien Tape Reader (RPER)
B204 Onderhoud IP Tel	0			B204 Entretien téléphonie-IP
B207 Onderhoud microfilm	6 000			B207 Entretien microfilm
B208 Onderhoud firewall	7 000			B208 Entretien firewall
B210 Onderhoud WAF	5 000			B210 Entretien WAF
B213 Onderhoud Amano	25 000			B213 Onderhoud Amano
B214 Onderhoud MOM server	5 000			B214 Entretien serveur MOM
B3 Hosting		1 422 000		*B3 Hébergement (Hosting)*
B301 Hosting SAN SPFMT	125 000			B301 Hosting SAN SPFMT
B302 Hosting CTI DIV	1 217 000			B302 Hosting CTI DIV
B303 Hosting Web-DIV	80 000			B303 Hosting Web-Div
B4 Expertise derden		140 000		*B4 Expertise de tiers*
B 405 Assistance Business Objects	20 000			B405 Assistance Business Objects
B406 Consultancy Interface Astrow/ Pisa/e-HR	20 000			B406 Consultance Interface Astrow/Pisa/e-HR
B407 Consultancy relevante derde partij Interface Pisa/e-HR	20 000			B407 Consultance tiers pertinent Interface Pisa/e-HR
B411 Thuiswerk	20 000			B411 Télétravail
B412 Technische consultancy	60 000			B412 Consultance technique
B5 Steun		272 500		*B5 Support*
B504 Thin client	150 000			B504 Thin client
B505 Assistentie toepassing Startsitter	120 000			B505 Assistance application StartSitter
B507 Maintenance O/S servers licenties				B507 Maintenance serveurs O/S licences, frais entretien
onderhoudskosten uitbreiding telefonie	2 500			élargissement téléphonie
C Diversen			**299 000**	*C Divers*
C1 Gebruikslic.softw.		256 000		*C1 Licences d'utilisation software*
C101 Prestaties National Register	32 000			C101 Prestations Registre National
C106 Onderhoud Bizzcore	15 000			C106 Entretien Bizzcore
C107 Onderhoud eTrust Antivirus	16 000			C107 Entretien eTrust Antivirus
C108 Onderhoud toepassing Trados	9 000			C108 Entretien application Trados
C111 Inventory OCS	16 000			C111 Inventaire OCS
C117 Sitestat secure measure module - Homedirectory	6 000			C117 Sitestat secure measure module-Homedirectory
C118 Licenties e-gov e-communities	21 000			C118 Licenties e-gov e-communities
C119Data protector (onderhoud)	10 000			C119 Data protector (entretien)
C120 Support trend micro	3 000			C120 Support trend micro
C121 Onderhoud Vmware licenties	24 000			C121 Entretien licences Vmware
C122 Licenties Eucaris II	2 000			C122 Licences Eucaris II
C124 Onderhoud Vubisweb	4 000			C124 Entretien Vubisweb
C126 Installatie antennes DIV	30 000			C126 Installation antennes DIV
C127 licenties Nedstat	5 000			C127 Licences Nedstat
C128 Installatie antennes DIV	63 000			C128 Installation antennes DIV
C2 Diverse aanpassingswerken		0		*C2 Travaux d'adaptation divers*
C3 Huur lijnen		7 000		*C3 Location des lignes*
C306 Herziening contract Fedpol Rijksregister	7 000			C306 Révision contrat Fedpol Registre national
C4 Divers		6 000		*C4 Divers*
C401 Ontwikkeling microfilms DIV	6 000			C401 Développement microfilms DIV
C5 Mobiel netwerk		30 000		*C5 Réseau mobile*

C502 Audit keuringsinstellingen (mobiel intranet en vodaphone kaarten)	30 000			C502 Audit institutions de contrôles (cartes Vodaphone et intranet mobile)
E Aanpassingen ICT voor FEDCOM			**250 000**	***E Adaptations TIC pour FEDCOM***
Totaal 12.00.04 (afgerond)			**3 795 000**	**Total 12.00.04 (arrondi)**

Toelichting:

— Door de afname van de post kleine aankopen (cf. A1) met 50 keuro komen de geplande kredieten op het niveau van de in 2008 werkelijk uitgegeven bedragen.

— Post "B- Ondersteuningscontracten" betreffen ontwikkeling en programmering onderhoud van informaticamaterieel/ telefonie/ priksysteem/ servers/ intern en extern ontwikkelde toepassingen hosting/ expertise van derden o.v.v. consultancy en technische bijstand onderhoud van hard-en software…

Hierbij wordt bijzonder veel aandacht besteed aan het progressief installeren van een voor alle toepassingen gemeenschappelijke infrastructuur. Ook bij het afsluiten van onderhoudscontracten worden standaardnormen nagestreefd om op middellange termijn te kunnen genieten van een schaalvoordeel.

— De kosten voor het onderhoud van telefonie (B204) zullen vanaf 2011 worden omgezet in een meerjarencontract en bijgevolg worden overgebracht naar BA 21 02 12.00.24.

— Assistance Business Objects: in het kader van de ontwikkeling van de examensystemen (cf. BA 21 04 12.00.24) werd geopteerd om de ontwikkeling van de rapporten binnen de FOD te laten uitvoeren. Daarvoor zijn bijkomende licenties voor de bestaande Business Objects omgeving aangekocht. Er wordt in een bedrag van 20 keuro voorzien voor bijstand inzake deze software.

— Project thuiswerkplatform: (B411).

In 2008 werd een proefproject thuiswerken opgestart in 2 beheersdiensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Hiervoor werd in 2008 in een schijf van 30 keuro voorzien voor een bewijs van concept. Hierin zit de consultancy voor het opzetten van het systeem en de kost voor testlicenties en testhardware. Anderzijds zijn er de eigenlijke installatiekosten (licenties hardware en consultancy). De communicatiekosten van de werknemers thuis naar het hoofdkantoor GSM-kosten en dergelijke zijn niet in voormeld bedrag opgenomen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer is verantwoordelijk voor het beschikbaar stellen de installatie en het onderhoud van de voor het telewerk benodigde apparatuur. Er werd beslist om tijdens de testfase alle telewerkers een laptop en een gsm te geven. Deze laptop vervangt de desktop van de telewerker. Er wordt geen printer ter beschikking gesteld. De telewerker wordt niet vergoed voor het gebruik van eigen printers of inktpatronen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer betaalt de kosten van de verbinding terug beperkt tot deze van een door de stafdienst ICT gekozen standaardverbinding zijnde € 3055 per maand.

Tot slot een overzicht van de geraamde structurele meerkost per telewerker: logistiek: 690 €/ ICT: 125 €.

Het is de bedoeling dat tegen einde 2011 15 % van de medewerkers aan telewerk doet.

— Voor technische consultancy en assistentie bij de installatie en configuratie van de servers (B412 en B506) wordt een bedrag van 60 keuro ingeschreven i.p.v. 75 keuro in 2009.

Remarques supplémentaires:

— Suite à l'augmentation du poste petites dépenses (cf. A1) 50 keuros, les crédits prévus reviennent au niveau des dépenses réalisées effectivement en 2008.

— Le poste B "Contrats de support" concerne le développement et la programmation, l'entretien du matériel informatique/ la téléphonie/ le système de pointage/ les serveurs/ les applications développées en interne et en externe, hosting / expertise des tiers en matière de consultance et d'assistance technique, l'entretien hardware et software,…

Une attention particulièrement soutenue est consacrée à l'installation progressive d'une infrastructure commune à toutes applications. Lors de la conclusion de contrats d'entretien, des normes standards sont recherchées afin de pouvoir à moyen terme jouir d'économies d'échelles.

— Les frais pour l'entretien de la téléphonie (B204) seront transformés à partir de 2011 en un contrat pluriannuel et seront par conséquent transférés à l'AB 21 02 12.00.24.

— Assistance Business Objects: dans le cadre du développement des systèmes d'examens (cf. AB 21 04 12.00.24), il a été décidé de réaliser le développement des rapports au sein du SPF. Pour cela, des licences supplémentaires sont nécessaires pour l'environnement Business Objects existant. Un montant de 20 keuros est prévu pour de l'assistance relative à ce software.

— Projet plateforme de travail à domicile (B411):

En 2008, un projet pilote travail à domicile a été lancé dans 2 services gestionnaires du SPF Mobilité et Transports. Pour ceci, une tranche de 30 keuros a été prévue en 2008 comme "proof of concept". La consultance est en train de mettre au point le système et les frais pour les tests de licences et de hardware. D'autre part, il y a les véritables frais d'installation (licences, hardware et consultance). Les frais de communication des travailleurs à domicile vers le bureau principal, les frais de GSM et les frais divers n'ont pas été repris dans le montant précité.

Le SPF Mobilité et Transports est responsable pour la mise à disposition, l'installation et l'entretien du matériel nécessaire au télétravail. Il a été décidé de donner un ordinateur portable et un gsm à tous les télétravailleurs pendant la phase de test de tous télétravailleurs. Cet ordinateur portable remplace le PC de bureau du télétravailleur. Aucune imprimante n'est mise à disposition. Le télétravailleur n'est pas dédommagé pour l'utilisation des propres imprimantes ou cartouches d'encre.

Le SPF Mobilité et Transports rembourse les frais de la connexion, limités à ceux-ci par le service d'encadrement TIC à aux frais d'une connexion standard déterminée à € 30,55 par mois.

Finalement, un aperçu des frais supplémentaires structurels estimés par télétravailleur donne: logistique: 690 €/ TIC: 125 €.

L'objectif à atteindre d'ici la fin 2011 est que 15 % de collaborateurs télétravaillent.

— Pour la consultance technique et l'assistance à l'installation et à la configuration des serveurs (B412 et B506), un montant de 60 keuros est inscrit au lieu de 75 keuros en 2009.

— Project "thin clients" (B504): dit project opgestart in 2009 is noodzakelijk om de verouderde netstations van de loketten van de DIV te vervangen en Mobivis (zie BA21 03 12.00.24) compatibel te maken. Anderzijds kan dit later mits bijkomende licenties ook effectief gebruikt worden door andere gebruikers van de FOD (kost effectieve oplossing).

— In het kader van de opdracht "ondersteuning van de eindgebruiker" d.w.z. assistentie verlenen in geval van allerlei problemen met PC en randapparatuur rollout nieuwe PC's support wordt een bedrag van 985 keuro voorzien (B505+507).

— De stijging van de kosten voor licenties is enerzijds het gevolg van de ingebruikname van bijkomende Vmware –licenties in 2009 waarvoor in 2010 een onderhoudscontract dient te worden betaald (+16 keuro). Anderzijds valt er ingevolge de aanpassing van de informatica-infrastructuur in de DIV-kantoren een bijkomende kost aan licenties voor 93 keuro te verwachten. (E126 +128).

— Uitbreiding licenties Business Objects:
In het kader van de ontwikkeling van de examensystemen (cf. BA 21 04 12.00.24) werd geopteerd om de ontwikkeling van de rapporten binnen de FOD te laten uitvoeren. Daarvoor zijn bijkomende licenties voor de bestaande Business Objects omgeving nodig. Daarnaast moet ook een software worden aangeschaft voor het beheer van de gebruikers en hun rechten.

— Vanaf 1 januari 2011 zal de FOD Mobiliteit en Vervoer FEDCOM gebruiken voor het beheer van de financiële verrichtingen. Sommige van deze verrichtingen vooral deze inzake ontvangsten worden nu beheerd door middel van diverse andere informatica-toepassingen. In de loop van 2009 moet onderzocht worden in welke mate:

- de functionaliteiten van die toepassingen kunnen overgenomen worden door FEDCOM
- aanpassingen aan de toepassingen nodig zijn
- interfaces moeten gemaakt worden.

Vervolgens moeten de nodige aanpassingen geprogrammeerd worden.

De impact van de integratie van Fedcom is nu nog moeilijk in te schatten er zijn nog heel wat onbekenden De werklast (= kost) voor de informatica-aanpassingen zal in hoofdzaak afhangen van de mate waarin de bestaande toepassingen moeten behouden worden. Voorlopig wordt deze begroot op 250 mandagen. De kost van het extern inhuren van de nodige mankracht wordt bijgevolg geraamd op 250 x 1 keuro/dag = 250 keuro. Deze kost wordt uiteraard enkel voor 2010 ingeschreven. Dit vormt dan ook de verklaring voor de daling van de kredieten naar de meerjarenplanning toe.

B.A. 33 21 02 12.00.24 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten met betrekking tot de informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	297	298	**560**	638	638	638
c	0	**0**	**1 882**	914	72	72

— Projet thin clients (B504): ce projet, lancé en 2009 est nécessaire afin de remplacer les anciennes stations réseaux des guichets de la DIV et les rendre compatible avec Mobivis (voir AB 21 03 12.00.24). Par ailleurs, ceci pourra aussi être utilisée plus tard, au moyen de licences supplémentaires, par d'autre utilisateurs du SPF (cost effective solution).

— Dans le cadre de la mission "support à l'utilisateur final", c'est-à-dire procurer de l'assistance dans le cas de problèmes de toute nature avec un PC ou un périphérique, pour le roll-out des nouveaux PC, et pour le support, un montant de 98 500 euros est prévu (B505+507).

— L'augmentation des frais des licences est d'une part la conséquence de la mise en service de licences VMware supplémentaires - les licences 2009 pour lesquelles un contrat d'entretien doit être payé en 2010 (+16 keuros). D'autre part, suite à l'adaptation de l'infrastructure informatique dans les bureaux de la DIV, des frais de licences supplémentaires de 93 keuros sont prévus (E126 +128).

— Elargissement licences Business Objects:
Dans le cadre du développement des systèmes d'examens (cf. AB 21 04 1200.24), il a été décidé de réaliser le développement des rapports au sein du SPF. Pour cela, des licences supplémentaires sont nécessaires pour l'environnement Business Objects existant. De plus, un software doit être acheté pour la gestion des utilisateurs et de leurs droits.

— A partir du 1er janvier 2011, le SPF Mobilité et Transports utilisera FEDCOM pour la gestion des opérations financières. Certaines de ces opérations, surtout celles en matière de recettes, sont actuellement gérées moyennant différentes autres applications informatiques. Dans le courant de 2009, on doit examiner dans quelle mesure:

• les fonctionnalités de ces applications peuvent être reprises par FEDCOM,
• les adaptations aux applications sont nécessaires,
• les interfaces doivent être réalisées.

Ensuite les adaptations nécessaires doivent être programmées.

L'impact de l'intégration de Fedcom est encore difficile à estimer maintenant, il y a encore beaucoup d'inconnues. La charge de travail (= coût) pour les adaptations informatiques dépendra principalement de la mesure selon laquelle les applications existantes seront conservées.

Celle-ci est provisoirement estimée à 250 jours-homme. Les frais pour l'engagement externe de l'effectif nécessaire est par conséquent estimée à 250 x 1 keuro/jour = 250 keuros.

Ces frais sont inscrit bien entendu uniquement en 2010. Ceci donne donc aussi l'explication de la baisse des crédits dans les estimations pluriannuelles.

A.B.33 21 02 12.00.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	297	298	**560**	638	638	638
c	0	**0**	**1 882**	914	72	72

Verklarende nota.

AB 21 02 12.00.24 in euro

Note explicative.

AB 21 02 12.00.24 en euros

Omschrijving				Description
	2009	**2010**	**2011**	
Netwerk				Réseau
C701 Bilan DIV + Maritiem				C701 Bilan DIV + Maritime
Vereffening	76 375	146 000	146 000	Liquidation
Vastlegging	0	730 000	0	Engagement
C702 Optical fibre Ethernet 10M 100M en 1G				C 702 fibre optique Ethernet 10M, 100M et 1G
Vereffening	141 933	142 000	142 000	Liquidation
Vastlegging	0	710 000	0	Engagement
Licenties				*Licences*
C704 Vernieuwen Alfusion Gen				C704 Renouvellement Alfusion Gen
Vereffening	66 859	70 000	70 000	Liquidation
Vastlegging	0	350 000	0	Engagement
C705 mNotes				C 705 mNotes
Vereffening	0	0	23 000	Liquidation
Vastlegging	0	0	69 000	Engagement
C706 Lotus Notes				C706 Lotus Notes
Vereffening	0	0	63 333	Liquidation
Vastlegging	0	0	190 000	Engagement
Onderhoud				*Entretien*
C708 My extra Presentation Services				C708 My Extra Presentation Services
Vereffening	0	20 000	0	Liquidation
Vastlegging	0	20 000	0	Engagement
C710 Produits SequeLink				C 710 Produits SequeLink
Vereffening	0	0	11 000	Liquidation
Vastlegging	0	0	33 000	Engagement
C711 Onderhoud IP Tel en NetwerkTelindus CCN Atrium Oostende Haren AntwerpenDIT				C711 Entretien Tél IP et réseau Telindus CCN, Atrium, Ostende, Haren, Anvers, DTI
Vereffening	0	110 0000	110 000	Liquidation
Vastlegging	0		550 000	Engagement
Mobiel netwerk				*Réseau mobile*
C712 Toegang centrale databank scheepvaart				C712 Accès base de données centrale navigation
Vereffening	13 199			Liquidation
Vastlegging	0			Engagement
C714 80 abonnementen UMTS mobiele werkers FOD				C 714 80 abonnements UMTS travailleurs mobiles SPF
Vereffening	0	72 000	72 000	Liquidation
Vastlegging	0	72 000	72 000	Engagement
TOTAAL VEREFFENING	**298 366**	**560 000**	**637 333**	**TOTAL LIQUIDATIONS**
TOTAAL VASTLEGGING	**0**	**1 882 000**	**914 000**	**TOTAL ENGAGEMENTS**

De contracten die in 2007 werden aangegaan voor drie jaar dienen in 2010 hernieuwd te worden.

Zoals uit de spreiding van de betalingen kan worden afgeleid zullen de meeste contracten nu voor een periode van 5 jaar worden afgesloten.

Het onderhoudscontract IP telefonie en Netwerk zal voortaan een vijfjaarlijks contract betreffen i.p.v. een jaarlijks (C711)

Les contrats qui ont été engagés en 2007 pour trois ans doivent être renouvelés en 2010.

Comme il peut être déduit de la technique de l'étalement des paiements, la plupart des contrats pourront être conclus pour une période de 5 ans.

Le contrat d'entretien téléphonie IP et Réseau sera désormais un contrat de cinq ans au lieu d'un contrat annuel (C711).

Toelichting:

— C701: verzorgt de verbinding met de gedecentraliseerde sites met uitzondering van deze te Brussel Oostende en Antwerpen. Vanaf 2010 wordt een nieuw contract afgesloten met een verhoogde capaciteit en voor een duurtijd van 5 jaar.

— C702: verzorgt de verbinding met de sites te Brussel Oostende en Antwerpen. Het contract wordt hernieuwd in 2010 voor een duurtijd van 5 jaar.

— C704: Licenties Allfusion Gen worden aangewend voor ICT-ontwikkelingen binnen de FOD. Het contract wordt in 2010 hernieuwd voor een periode van 5 jaar.

— C705 + 706: De in het verleden afgesloten overeenkomst omtrent het gebruik van de licenties voor de groupware (Lotus Notes) omvatte tevens een onderhoudsclausule tot en met 2010. Vanaf 2011 dient bijgevolg in een nieuw onderhoudscontract te worden voorzien.

— C708: De software wordt gebruikt voor toegang tot de mainframe voor de inschrijving van de voertuigen. Vermits einde 2010 Mobivis - de authentieke bron voertuigen in werking zal treden zijn er vanaf 2011 geen kredieten meer vereist.

— C710: Het onderhoud van de licenties Sequelink moet eerst in 2011 worden verlengd.

— C711: Het onderhoudscontract voor het netwerk en de IP telefonie zal vanaf 2011 via een meerjarencontract gebeuren en bijgevolg onder deze BA worden aangerekend i.p.v. op BA 21 02 12.00.04.

— C714: deze abonnementen moeten de mobiele werkers van de FOD toelaten om via internet aan te loggen op het netwerk van de FOD met uitzondering van de personeelsleden van de auditcel van de keuringsinstellingen (cf. C502 op BA 21 02 12.00.04).

B.A. 33 21 02 74.00.04 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	161	1 474	**1 365**	736	866	1 055
c	589	1 474	**1 365**	736	866	1 055

Verklarende nota

Verklaring verschil kredieten 2009/2010

De afgelopen jaren werden diensten opgericht met specifieke activiteiten enerzijds en compenserende ontvangsten anderzijds en waarvan de ICT-kosten werden gecentraliseerd op de basisallocatie van de Organisatie-afdeling 21.

Voor een omschrijving van hun wettelijke basis hun specifieke opdracht en de daaruit voortvloeiende activiteiten wordt verwezen naar de specifieke directoraten-generaal waarvan ze afhangen (cf zie verwijzing in tabel hierna). Daar worden ook de personeelsuitgaven en de missiegebonden werkingskosten geïmputeerd.

Voor 2010 worden er op deze manier voor **37 keuro minder** aan werkingskredieten aan de stafdienst ICT ter beschikking gesteld.

Commentaire:

— C701: assure la connexion avec les sites décentralisés à l'exception de ceux de Bruxelles, Ostende et Anvers. A partir de 2010, un nouveau contrat sera conclu avec une capacité accrue et pour une période de 5 ans.

— C702: assure la connexion avec les sites à Bruxelles, Ostende et Anvers. Le contrat sera renouvelé en 2010 pour une période de 5 ans.

— C704: licences Allfusion Gen utilisées pour des développements TIC au sein du SPF. Le contrat sera renouvelé en 2010 pour une période de 5 ans.

— C705 + 706: l'ancien accord concernant l'utilisation des licences pour le groupware (Lotus Notes) contenait également une clause d'entretien jusque et y compris 2010. A partir de 2011, un nouveau contrat d'entretien doit par conséquent être prévu.

— C708: le logiciel est utilisé pour l'accès au mainframe pour l'inscription des véhicules. Etant donné que fin 2010, Mobivis - la source authentique des véhicules entrera en vigueur, plus aucun crédit n'est requis à partir de 2011.

— C710: l'entretien des licences Sequelink doit d'abord être prolongé en 2011.

— C711: le contrat d'entretien pour le réseau et la téléphonie IP se déroulera à partir de 2011 via un contrat pluriannuel et il sera par conséquent imputé à cette AB au lieu de l'AB 21 02 12.00.04.

— C714: ces abonnements doivent permettre aux travailleurs mobiles du SPF de se logguer via internet au réseau du SPF à l'exception des membres du personnel de la cellule d'audit des instituts de contrôle technique (cf. C502 sur BA 21 02 12.00.04).

B.A.33 21 02 74.00.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	161	1 474	**1 365**	736	866	1 055
c	589	1 474	**1 365**	736	866	1 055

Note explicative

Explication de l'évolution des crédits 2009/2010

Ces dernières années, des services ont été créés avec d'une part des activités spécifiques et d'autre part des recettes compensatoires et pour lesquels les dépenses TIC ont été centralisées à l'allocation de base de la Division Organique 21.

Pour une définition de leur base légale, de leur mission spécifique, et des activités qui en découlent, il est référé aux Directions Générales spécifiques dont ils dépendent (cf. le renvoi dans le tableau ci-après). Les dépenses de personnel et les frais de fonctionnement liés à la mission y sont également imputées.

De cette manière, 37 kEUR en moins de frais de fonctionnement ont été mis à disposition du service d'encadrement ICT en 2010.

Overzicht

AB 21 02 74.00.04 In keuro

Aperçu

AB 21 02 74.00.04 en keuros

Omschrijving dienst – *Description du service*	AO van oorsprong *DO d'origine*	Compensatie kosten *Coûts de compensation*	2009	2010
Dienst veiligheid en operabiliteit spoor (organiek fonds vanaf 2010) *Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (Fonds organique à partir de 2010)*	51	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	32	32
Dienst regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal Dienst regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel Nationaal *Service de Régulation du Transport Ferroviaire et Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National*	54	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	36	36
Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services	52	RM hfdst 33, § 3, art. 36.00.12 *BVM Chap. 33 § 3 art. 36.00.12*	14	14
Onderzoeksorgaan spoorwegongevallen en -incidenten *Organe d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires*	51	Desaffectatie fonds *Désaffectation Fonds*	2	2
Auditcel voor de instellingen belast met de technische keuring van voertuigen *Cellule d'audit pour les institutions chargées du contrôle technique des véhicules*	56	RM hfdst 33§ 5 art 36.00.14 *BVM Chap. 33 § 5 art. 36.00.14*	37	0
TOTALEN – *TOTAUX*			121	84

— De bijkomende vermindering van de kredieten onder deze BA werd aangewend ter compensatie van de toename van de overige werkingskosten.

La diminution supplémentaire des crédits à cette AB a été utilisée pour compenser l'augmentation des frais de fonctionnement généraux.

Overzicht van de aanwending inzake recurrente kosten

Aperçu de l'affectation des frais récurrents

Omschrijving	ramingen			
D. Divers			**150 000**	**D. Divers**
D1 Kleine uitgaven		150 000		*D1 Petites dépenses*
D101 kleine uitgaven(moederbord klavierharde schijf geheugensticks)	150 000			D101 Petites dépenses (carte-mère, clavier, disque dur, barrettes mémoire)
E. hardware			**483 000**	**E. hardware**
E1 notebooks		100 000		*E1 Portables*
E101 Vervanging draagbaar	100 000			E 101 Remplacement portables
E2 PC		140 000		*E2 PC*
E202 Vervanging PC's	140 000			E202 Remplacement PC
E3 scherm				*E3 Ecran*
E4 printer		48 000		*E4 Imprimante*
E403 Vervanging printers	48 000			E403 Remplacement Imprimantes
E5 diverse toebehoren		15 000		*E5 Accessoires divers*
E 502 scanners DIV	0			E502 scanners DIV
E503 klein materiaal en stukken voor herstellingen van 1 PC op 5	15 000			E503 Petit matériel et composants pour réparation de 1 PC sur 5
E6 servers		70 000		*E6 Serveurs*
E612 Vmware servers	50 000			E612 Serveurs Vmware
E613 Uitbreiding disks	20 000			E613 Augmentation disques
E7 netwerk		100 000		*E7 Réseau*
E711 Antennes actief materiaal excl. bekabeling	0			E711 Matériel antennes actif, à l'exception du câblage
E712 Telefonie (licenties toestellen IP detect handset per site en LSP)	0			E712 Téléphonie (licences, appareils, IP detect handset par site et LSP)
E714 Haren beveiligingsinfrastructuur + wireless apparatuur	0			E714 Infrastructure sécurité Haren + matériel wirelessf
E722 Loadbalancer Citrix	100 000			E722 Loadbalancer Citrix
E8 Uitbreiding hosting		0		*E8 Extension du hosting*
E9 PDA		10 000		*E9 PDA*
E901 Vervanging PDA	10 000			E901 Remplacement de PDA
F. software			**472 000**	**F. software**
F1 licenties		472 000		*F1 licences*

F100 Hernieuwing licenties Microsoft	339 000			F100 Renouvellement licences Microsoft
F107 Nieuwe licenties mNotes (50)	5 000			F107 nouvelles licences mNotes (50)
F109 Vernieuwing licenties SpamSentinel	10 000			F109 Renouvellement licences SpamSentinel
F119 Aankoop 30 licentiesVisio+ 15 licenties Ms project	35 000			F119 Achat 30 licences Visio + 15 licences MS Project
F120 Aankoop licenties Windows servers	15 000			F120 Achat licences Windows Servers
F123 Licenties CoolGen incl. licenties Mobivis	30 000			F123 Licences CoolGen y compris licences Mobivis
F124 Licenties Business Objects	38 000			F124 Licences Business Objects
G back-up			**0**	**G. back-up**
H. Divers			**150 000**	**H. Divers**
H101 Datacenter	70 000			H101 DataCenter
H102 Project thuiswerk	80 000			H102 Projet Télétravail
I Vervanging materieel DIV-.kantoren			**110 000**	**I. Remplacement matériel bureaux DIV**
TOTAAL 74.00.04			1 365 000	TOTAL 74.00.04

— Het krediet voor de kleine uitgaven (D1) betreft de aankopen van minder dan 55 keuro. De hoogte van het bedrag is gesteund op de realisaties van de vorige jaren. Alhoewel mede door de toename van de personeelseffectieven de gevraagde hoeveelheden zijn gestegen kan het gevraagde krediet constant blijven dank zij de daling van de eenheidsprijzen.

— De kredieten voor de vervanging van PC's en laptops (E101 + E102) blijven globaal constant t.o.v. 2009. Er is echter wel een interne verschuiving waar te nemen waarbij het aantal gevraagde laptops toeneemt. Bovenop de 60 keuro die in 2009 waren voorzien voor de aanschaf van laptops wordt er in 2010 een supplementair bedrag van 40 keuro ingeschreven voor de vervanging van desktops door laptops. Het mobiel werken en het thuiswerken zijn hieraan niet vreemd.

De gemiddelde vervangingstermijn voor laptops bedraagt 3 jaar deze voor desktops 4 jaar.

— Voor de vervanging van schermen worden in 2010 geen bedragen ingeschreven. De vervanging van desktops en laptops gebeuren inclusief de schermen.

— Er bestaat binnen de FOD een zeer gevarieerde behoefte aan printers (inktjet of laser al of niet in kleur documentgrootte het volume individueel of gezamenlijk gebruik all-in-one). De kredieten blijven constant op 48 keuro. Negatieve kosteneffecten als gevolg van snel evoluerende technologie die resulteert in vroegtijdige technische veroudering uitbreiding van personeel te hoge herstellingskosten die leiden tot vroegtijdige vervanging worden geneutraliseerd door een dalende eenheidsprijs een duurzaam printbeleid en het invoeren van "anders werken".

— Netwerk (E7): In 2009 was een dringende uitbreiding nodig van de capaciteit van de server-end switches naar de backbone om nieuwe servers te kunnen aansluiten en om het netwerk zodanig te kunnen uitbreiden dat de back-up snel en efficiënt zou kunnen lopen (kost 140 keuro).

Bovendien dienden de bestaande switches in de DIV-kantoren vervangen te worden door eenvoudige manageable switches (20 keuro).

In 2010 zullen de uitgaven beperkt worden tot 100 keuro voor de aanschaf van een loadbalancer Citrix teneinde de werklast over verschillende servers te spreiden zodat een optimale werking van het informaticasysteem kan gegarandeerd worden.

— In 2010 zal ongeveer 340 keuro geïnvesteerd worden in de driejaarlijkse hernieuwing van de Microsoft licenties.

— Le crédit pour les petites dépenses (D1) concerne les achats de moins de 5,5 keuros. L'importance du montant se base sur les réalisations des années précédentes. Bien que, suite à l'augmentation de l'effectif du personnel, les quantités demandées aient augmentés, le crédit demandé peut rester constant grâce à la baisse des prix à l'unité.

— Les crédits pour le remplacement des PC et des laptops (E101 + E102) restent globalement constants par rapport à 2009. Il y a toutefois bien un tendance interne qui se constate, à savoir que le nombre de laptops demandés augmente. En plus des 60 keuros, qui ont été prévus en 2009 pour l'achat de laptops, montant supplémentaire de 40 keuros a été inscrit en 2010 pour le remplacement de PC desktops par des laptops. Le travail mobile et le télétravail n'y sont par étranger.

Le délai moyen de remplacement des laptops s'élève 3 ans, celui des PC desktops est de 4 ans.

— Pour le remplacement des écrans, aucun montant n'est inscrit en 2010. Le remplacement des desktops et des laptops comprend également les écrans.

— Il existe au sein du SPF un besoin très varié au niveau des imprimantes (jet d'encre ou le laser, avec ou sans couleur, grands documents, volume, utilisation individuelle ou commune, all-in-one). Les crédits restent constants à 48 keuros. L'influence négative sur les frais suite à l'évolution technologique rapide qui aboutit au vieillissement technique précoce, l'augmentation du personnel, des frais de dépannage trop élevés qui aboutissent au remplacement précoce, sont neutralisés par un prix à l'unité en baisse, une politique d'impression durable et l'introduction des "autres formes de travail".

— Réseau (E7): En 2009, une augmentation urgente de la capacité des server-end switches vers le backbone était nécessaire afin de pouvoir raccorder de nouveaux serveurs et afin de pouvoir développer le réseau de manière à ce que le backup puisse se dérouler rapidement et efficacement (coût 140 keuros).

De plus, les switches existants dans antennes DIV devaient être remplacés par des switches plus faciles à gérer (20 keuros).

En 2010, les dépenses seront limitées à 100 keuros pour l'achat d'un loadbalancer Citrix destiné à répartir la charge de travail sur différents serveurs pour pouvoir garantir un fonctionnement optimal du système informatique.

— En 2010, environ 340 keuros seront investis dans le renouvellement sur 3 ans des licences Microsoft.

Software	Version/ Versie	Quantité Aantal	Prix Prijs	Total Totaal
MSDN Universal	2003	1	38016 €	38016 €
Office Multi Language Pack	2007	1221	3768 €	46 00728 €
Office Professional	Plus 2007	141	19392 €	27 34272 €
Office Standard	2007	1080	14928 €	161 22240 €
Project	2007	49	19560 €	9 58440 €
TechNet Direct	2006	1	33360 €	33360 €
Visio Professional	2007	78	18408 €	14 35824 €
Visio Standard	2007	47	8328 €	3 91416 €
Microsoft Operations Manager - Enterprise	2007	1	20016 €	20016 €
Microsoft Operations Manager - Enterprise OML	2007	15	5400 €	81000 €
Windows Server - Enterprise	2008	2	81504 €	1 63008 €
Windows Server - Standard	2008	55	25080 €	13 79400 €
			HTVA/excl BTW	279 57720 €
			TVA//BTW	58 71121 €
			TVAC/incl.BTW	**338 28841 €**

— Datacenter (H101) Het belangrijkste deel van de servers is gehuisvest in 2 lokalen. Het aantal en de capaciteit van de servers is sterk toegenomen en er worden steeds meer cruciale gegevens blijvend opgeslagen (rijbewijzen homologaties inschrijvingen van voertuigen). Ondertussen is gebleken dat de huidige stroomvoorziening naar de datalokalen en de koeling ervan nu al onvoldoende zijn waardoor een reeks nieuwe servers niet gebruikt kan worden. De bedoeling is ruimtes te creëren waar airflow-technieken een optimale koeling van de servers verzorgen en waar kritische servers via twee afzonderlijke circuits gevoed worden met als resultaat een verbeterde beschikbaarheid en het minimaliseren van het risico op overbelasting. In 2009 werd hiervoor 200 keuro ingeschreven. Inmiddels is gebleken dat voormeld bedrag met minstens 70 keuro zal overschreden worden. De recurrente kost wordt op 30 keuro geraamd. In 2010 werd bijgevolg 100 keuro gereserveerd.

— Het project thuiswerk wordt uitgebreid (zie BA 21 02 12.00.04)

— De huidige ICT-uitrusting van de DIV-kantoren dateert van de periode 1995-1996 en is aan vervanging toe. Bovendien zal eind 2010 de Mobivistoepassing (cf BA 21 03 12.00.24) in gebruik worden genomen voor de inschrijving van voertuigen wat ook gevolgen zal hebben voor het benodigde materieel. Er wordt voorzien in een bedrag van 110 000 euro (11 lokalen aan 10 keuro/stuk). De afschrijvingstermijn wordt vastgesteld op 4 jaar.

4.3 Programma-activiteit 03 – ICT Traceerbaarheid voertuigen en Platform Controleurs

De uitvoering van een aantal beleidsbeslissingen en initiatieven van de federale Regering Verhofstadt II op het vlak van verkeersveiligheid werden sterk gehinderd door een gebrekkige verwerking van en toegang tot de nodige gegevens op het vlak van ICT. Daarom werd beslist volgende projecten uit te werken: “de authentieke bron voertuigen” (Mobivis) en “het platform van de controleurs op de weg” (Hermes).

Een enveloppe werd reeds gedurende de begrotingscontrole 2006 toegekend en verdeeld over de BA’s 12.00.24 en 74.00.24. Deze kredieten konden echter niet gebruikt worden

— Datacenter (H101): la partie la plus importante des serveurs est logée dans 2 locaux. Le nombre et la capacité des serveurs ont augmenté fortement et de plus en plus de données cruciales sont stockées en permanence (permis de conduire, homologations, immatriculations des véhicules). Entre-temps, il est apparu que l’installation électrique actuelle des locaux de données et leur réfrigération est maintenant déjà insuffisante, et que suite à cela, certains nouveaux serveurs ne peuvent pas être utilisés. L’objectif est de créer des espaces où les techniques de circulation d’air assurent une réfrigération optimale des serveurs et où les serveurs critiques sont alimentés par deux circuits indépendants et avoir comme résultat une amélioration de la disponibilité et une minimalisation des risques de surcharge. En 2009, 200 keuros ont été inscrits pour cette raison. Entre-temps, il est apparu que le montant précité sera au moins dépassé de 70 keuros. Le coût récurrent est estimé à 30 keuros. Par conséquent, 100 keuros ont été réservés en 2010.

— Le projet travail à domicile est élargi (voir AB 21 02 12.00.04).

— L’installation TIC actuelle des antennes DIV date de la période 1995-1996 et est à remplacer. En outre, fin 2010, l’application Mobivis sera mise en service pour l’immatriculation des véhicules (cf. AB 21 03 12.00.24), ce qui aura aussi des conséquences sur le matériel nécessaire. Un montant de 110 000 euros est prévus (11 locaux à 10 keuros/chacuns). La période d’amortissement est fixée à 4 ans.

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

L’exécution d’un certain nombre de décisions politiques et d’initiatives du Gouvernement fédéral Verhofstadt II en matière de politique de la sécurité routière ont été fortement entravées par un traitement défectueux de l’accès aux données nécessaires sur le plan TIC. Il a alors été décidé de lancer les projets suivants: la “source authentique des véhicules” (Mobivis) et la “plate-forme des contrôleurs de la route” (Hermes).

Une enveloppe a déjà été attribuée lors de contrôle budgétaire 2006 et répartie entre les allocations de base 12.00.24 et 74.00.24. Ces crédits n’ont pu être utilisés dans le courant

in de loop van 2006 ingevolge een tekort aan informatici op de arbeidsmarkt waardoor het onmogelijk bleek de nodige specifieke rekruteringen te doen en werden naar 2009 overgedragen.

Uit de onderstaande vergelijking tussen de oorspronkelijk toegekende kredieten (werking en investering) en de aanwending hiervan blijkt dat er ook in 2010 nog een beschikbaar saldo rest en dit zowel in vastlegging als in vereffening.

Geplande aanwending kredieten

	2007	2008	2009	Totaal – *Total*
Bedragen *Montants*	2 420 000	2 045 000	1 795 000	6 260 000

Aanwending

Emploi

	2007	2008	2009	2010	Totaal – *Total*
vereffening *Liquidations*	2 157 025	330 980	1 869 000	1 902 995	6 260 000
vastlegging *Engagaments*	2 347 545	1 835 453	1 869 000	208 002	6 260 000

B.A. 33 21 03 12.00.24 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan de traceerbaarheid van de voertuigen en het platform van de controleurs.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	210	1 669	**2 295**	808	0	0
c	1 715	1 669	**808**	600	0	0

B.A.33 21 03 74.00.24 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan de traceerbaarheid van de voertuigen en het platform van de controleurs.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	122	200	**0**	0	0	0
c	122	200	**0**	0	0	0

N.a.v. het conclaaf 2010 werd er beslist dat voor begrotingsjaar 2010 en 2011 een bijkomend krediet van 600 keuro wordt toegekend voor de informaticakosten verbonden aan de centrale databank voertuigen.

In vastlegging wordt bijgevolg 808 keuro ingeschreven (saldo 208 + 600)

In vereffening wordt er van uitgegaan dat het saldo (208 keuro) slechts in 2011 zal betaald worden. Er wordt bijgevolg 2 295 keuro ingeschreven (saldo: 1 903+ 600 -208)

Het onderhoud van het systeem zal vanaf 2011 binnen de OA 56 worden ingeschreven.

Hierna volgt een korte bespreking van voormelde projecten:

de 2006 et ont dès lors été transférés vers 2009 en raison d'une insuffisance d'informaticiens sur le marché de l'emploi, ce qui a empêché de réaliser les recrutements spécifiques nécessaires.

De la comparaison ci-dessous entre les crédits initialement accordés (fonctionnement et investissement) et leur emploi, il ressort qu'il subsiste en 2010 encore un solde disponible et ceci aussi bien engagement qu'en liquidation.

Emploi prévu des crédits

B.A. 33 21 03 12.00.24 (Bud DO PA AB) — Frais liés à la traçabilité des véhicules et à la plateforme des contrôleurs.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	210	1 669	**2 295**	808	0	0
c	1 715	1 669	**808**	600	0	0

B.A.33 21 03 74.00.24 (Bud DO PA AB – Libellé:Frais liés à la traçabilité des véhicules et à la plateforme des contrôleurs.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	122	200	**0**	0	0	0
c	122	200	**0**	0	0	0

Il a été décidé à l'occasion du conclave 2010 que pour l'année budgétaire 2010 et pour l'année budgétaire 2011, un crédit supplémentaire de 600 kEUR est attribué pour les frais informatiques lies à la Banque de données centrale des véhicules.

Un montant de 808 kEUR est par conséquent inscrit en engagements (solde 208 + 600).

En liquidation, il a été considéré que le solde (208 keuros ne sera seulement payé qu'en 2011. Par conséquent, 2 295 keuros sont inscrits (solde 1 903 + 600 - 208).

L'entretien du système sera inscrit à partir de 2011 au sein de la DO 56.

Une brève description des projets mentionnés figure ci-dessous:

1. opzet

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

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

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

De creatie van de authentieke bron Voertuigen:
De authentieke bron Voertuigen is de specifieke gegevensverzameling van alle aan een voertuig gerelateerde gegevens. Al deze gegevens worden opgeslagen in één relationeel en genormaliseerde dataset waar ze zo actueel mogelijk zijn. Andere departementen en diensten hoeven deze gegevens niet op te slaan of te beheren ze raadplegen direct de 'bron'. Het principe van de authentieke bron helpt de privacy te beschermen. Doordat er maar één enkele bron is en dus geen kopieën kan de bescherming van de gegevens ook optimaal geconcentreerd worden.

De authentieke bron Voertuigen heeft als doel het verbeteren van de bedrijfsvoering van de overheid het verminderen van de administratieve lasten en verbetering van de dienstverlening zoals het online ter beschikking stellen van allerhande informatie het online afleveren van attesten enz.
Juiste accurate en up-to-date informatie is voor iedereen van zeer groot belang. Dit kan enkel bereikt worden door de creatie van de authentieke bron deze open te stellen voor al de partners duidelijke informatie-uitwisseling te definiëren en te implementeren alsook deze te koppelen aan de wettelijke verplichting deze actueel te houden.

1.2 Het platform voor de controleur op de weg

Doelstellingen:

— efficiënt te werken door een vlotte afhandelen van de overtredingen en een volledige integratie met de backoffice

— een snelle en accurate afhandeling van administratieve processen als voorbeeld van klantgerichtheid

— minder papierwerk
— een effectievere controle uit te voeren met alle beschikbare gegevens
— een centrale databank aan te leggen welke toelaat een beter profiel te maken van de diverse transportbedrijven

— aan de hand van deze databank zal het ook mogelijk zijn de bedrijfscontroles te cibleren gebaseerd op een risicoanalyse
— effectieve controle uit te voeren van de tachograaf zowel digitaal als analoog.

1. Projets

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

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

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

Création de la Source Authentique des Véhicules:
La Source Authentique des Véhicules est une base de données spécifique de toutes les informations relatives à un véhicule. Toutes ces données sont stockées dans une banque de données relationnelle et normalisée, où elles sont mises à jour autant que possible. Les autres départements et services ne doivent pas stocker ces données, ni les gérer; ils interrogent directement la "source". Le principe de la source authentique aide à garantir la protection de la vie privée; de par le fait qu'il n'existe qu'une seule source, et donc aucune copie, la protection des données peut être également concentrée de manière optimale.

La Source Authentique des Véhicules vise à l'amélioration de la gestion de l'autorité, à la diminution des charges administratives et à l'amélioration des prestations de services, comme par exemple en mettant à disposition en ligne toutes sortes d'informations, en délivrant en ligne des attestations...
Une information précise, correcte et mise à jour est d'une grande importance pour chacun. Ceci peut être seulement atteint par la création de la Source Authentique, en rendant celle-ci accessible à tous les partenaires, en définissant et en implémentant un échange d'informations clair, et en liant celle-ci à l'obligation légale de maintenir ces informations à jour.

1.2. La plate-forme des contrôleurs de la route

Objectifs:

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

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

2. Stand van zaken

De inschatting van Mobivis het platform van de controleurs en de re-engineering van de DIV applicatie dateert van 2005. In het document van 9 juni 2005 werd er destijds al op gewezen dat de kosten moeilijk in te schatten waren. Momenteel is het project in volle uitvoering en is er bijgevolg een beter zicht op de juiste budgettaire impact.

Een groot gedeelte van de bijgevraagde budgetten is te wijten aan het feit dat de e-govers niet allemaal op hetzelfde tijdstip in dienst zijn getreden maar verspreid in de loop van 2007. De licenties voor de ontwikkelingsomgeving werden ook vanaf maart 2007 betaald. De externe consultants (Computer Associates (CA) & Computer Sciences (CSC)) zijn allemaal begonnen in december 2007. Deze datum wordt dan ook beschouwd als de officiële startdatum van het project. De doorlooptijd van het project was drie jaar. Het is nog steeds de bedoeling dat het project operationeel gaat december 2010.

Het bijkomend budget van 600 000 € voor 2010 zal aangewend worden voor:

E-gov			80 000
E-gov/Smals	DBA		180 000
E-gov			80 000
E-gov			80 000
E-gov			110 000
CA	onderhoud lic	Allfusiongen	70 000
		TOTAAL:	**600 000**

Wat is er tot hiertoe reeds opgeleverd:

-- in het kader van het platform van de controleurs

Dit platform voor de controleurs op de weg werd volledig gerealiseerd en geïmplementeerd

-- in het kader van Mobivis — DIV New

• Analyse van het huidige systeem DIV "As Is".
• Analyse van WebDIV
• Analyse van de huidige interfaces
• Analyse van het datamodel en een aanzet tot het maken van een Data dictionnary.
• Ontwerp van de nieuwe schermen
• Validatie van deze nieuwe schermen en de bijbehorende processen.
• De module Stock Management is volledig afgewerkt.
• Beheersapplicatie voor validatieregels is afgewerkt.

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

2. État d'avancement

L'approche de Mobivis, la plate-forme des contrôleurs et le redéveloppement de l'application DIV date de 2005. Dans le document du 9 juin 2005, il avait déjà été précisé que les frais étaient difficilement estimables. Actuellement, le projet est en pleine exécution et il y a par conséquent une meilleure visibilité sur l'impact budgétaire correct.

Une grande partie du budget supplémentaire est due au fait que les différents e-govs ne sont pas entrés en service tous au même moment mais de manière dispersée au cours de l'année 2007. Les licences pour l'environnement de développement ont été aussi payées à partir de mars 2007. Les consultants externes (Computer Associates (CA) & Computer Sciences (CSC)) ont tous démarrés en décembre 2007. Cette date est donc considérée comme la date de départ officielle du projet. La durée du projet était de trois ans. L'objectif est toujours que ce projet soit opérationnel en décembre 2010.

Le budget supplémentaire de 600 000 € sera utilisé en 2010 pour:

E-gov			80 000
E-gov/Smals	DBA		180 000
E-gov			80 000
E-gov			80 000
E-gov			110 000
CA	entretien lic.	Allfusiongen	70 000
		TOTAL:	**600 000**

Ce qui a été réalisé jusqu'à présent:

-- dans le cadre de la plate-forme des contrôleurs

Cette plate-forme des contrôleurs de la route a été entièrement réalisée et implémentée.

-- dans le cadre de Mobivis — DIV New

• L'analyse du système actuel DIV est "As Is".
• L'analyse de WebDIV
• L'analyse des interfaces actuelles
• L'analyse du modèle de données et un début de la réalisation d'un Data dictionnary.
• Le projet des nouveaux écrans
• La validation des nouveaux écrans et des processus correspondants.
• Le module Stock Management est entièrement réalisé.
• L'application de gestion des règles de validation est terminée.

• Interface met Eucaris 2 is volledig afgewerkt (deze werd ontwikkeld in GEN om op die manier makkelijk herbruikbaar te zijn voor Mobivis DIV New)

De applicatie welke eind 2010 zal ter beschikking gesteld worden heeft ook heel wat meer functionaliteiten dan de huidige DIV applicatie.

A) In scope

• DIV as is functionaliteit
• Specifieke noden i.v.m. titularissen (beperkt aantal nu storende zaken)
• Elektronische Douane 705
• Ingeven afwijkingen (dérogation) op niveau voertuig
• Mogelijk gradueel nieuwe testen bij ontvangen preregistratie (indien homologatie een aantal COC gegevens additioneel doorgeeft aan DIV)
• Flux naar GOCA: + beperkte COC gegevens
• Louter inschrijven van nieuwe bromfietsen (-> additionele aard en validatieregels nieuwe plaattypes) indien functionele specificaties stabiel tegen juni 2009 en analoog aan moto's

• Aanpassen bestaande fluxen aan nieuw 'model' gestandaardiseerde technologische interface
• Afbraak voertuigen door erkende organisaties

• Traceerbaarheid op basis chassisnummer (IN in BE en (deels) OUT in BE)
• Standaard rapportage door de diensten (BO)
• WebDIV: bijkomende functonaliteiten:
• aanvraag van duplicata (als 'CIM to DIV' Ok)
• Overdracht van een wagen tussen familieleden van de eerste graad (tussen echtgenoten ouders en kinderen ...) eenvoudiger maken door hiervoor het rijksregister te gebruiken en voor het overige geen bijkomende bewijzen meer te vragen (als gegeven beschikbaar is in het Rijksregister)

• Bij fusie en splitsing van rechtspersonen het behoud van de nummerplaat mogelijk maken zonder dat een technische schouwing vereist is van voertuigen van minder dan vier jaar

B) Buiten scope

• Het opladen van bromfietsgegevens vanuit verschillende bronnen
• Toevoegen functionaliteiten aan bestaande / nieuwe fluxen van en naar de stakeholders (matrix werkgroep data)
• Fundamentele verschillende behandeling van forceringen aanbevelingen …
• Traceerbaarheid (eigendom …)
• Wijzigingen in toekennen plaatnummers (Europese platen …)

Nadien zal in de loop der jaren de applicatie verder uitgebreid worden. De recurrente middelen voor het onderhoud van de DIV applicatie zouden moeten volstaan. Extra budgettaire middelen zijn niet noodzakelijk.

• L'interface avec Eucaris 2 est entièrement réalisée (celle-ci a été développée en GEN pour pouvoir de cette manière être facilement réutilisable pour Mobivis DIV New)

L'application, qui sera mise en service fin 2010, a aussi beaucoup plus de fonctionnalités que l'application DIV actuelle.

A) In scope

• Fonctionnalité DIV As Is
• Besoins spécifiques en ce qui concerne les titulaires (limitation du nombre de choses gênantes)
• Douane électronique 705
• Gérer les dérogations au niveau des véhicules
• Nouveaux tests graduels possibles lors de la réception d'un pré-enregistrement (si l'homologation transfert un certain nombre de données COC additionnelles à DIV)
• Flux vers GOCA: + données COC limitées
• Enregistrement des nouveaux vélomoteurs (-> nature additionnelle et règles de validation, nouveaux types de plaque), si les spécifications fonctionnelles dont stables 'ici juin 2009 et sont analogues à celles des motos
• Adapter les flux existants au nouveau "modèle", interface technologique standardisée
• Démantèlement des véhicules par des organisations agréées
• Traçabilité sur base du numéro de châssis (IN en BE et (en partie) OUT en BE)
• Rapportage standard par les services (BO)
• WebDIV: fonctionnalités supplémentaires:
• demande de duplicata (comme "CIM to DIV" ok)
• transfert d'une voiture entre les membres de la famille au premier degré (entre les conjoints, les parents et les enfants,…) rendre plus simple pour ceci l'utilisation du Registre national et pour le reste ne plus demander de preuves supplémentaires (si les donnés sont disponibles dans le Registre national)
• Par la fusion et la scission des personnes morales, rendre possible la conservation de la plaque d'immatriculation, sans qu'un contrôle technique ne soit exigé pour les véhicules de moins quatre ans

B) Hors scope

• Charger les données relatives aux vélomoteurs à partir de différentes sources
• Ajouter les fonctionnalités aux flux existants/nouveaux et vers les stakeholders (groupe de travail matrix data)
• Traitement fondamentaux différents des contraintes, des recommandations,…
• Traçabilité (propriété,…)
• Changements dans l'attribution des numéros de plaque (plaques Européennes,…)

Plus tard l'application sera encore agrandie ensuite dans le courant des prochaines années. Les moyens récurrents pour l'entretien de l'application DIV devraient suffire. Des moyens budgétaires supplémentaires ne sont pas nécessaires.

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

B.A. 33 21 04 12.00.24 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan het toepassen van de richtlijn 2003/59/EG betreffende het rijbewijs van bestuurders van zware voertuigen.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	2 042	1 300	**1 124**	1 200	1 200	1 200
c	0	0	**1 200**	1 200	6 000	-

Verklarende nota.

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

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

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

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

Na onderling overleg tussen de betrokken partijen in de loop van maart 2007 werd gekozen voor de optie waarbij tegen 01/09/2008 een eerste reeks functionaliteiten voor het rijbewijs operationeel zou zijn (conform de EU Richtlijn) en waarna op 01/03/2009 de andere functionaliteiten zoals het examensysteem voor de binnenvaart operationeel zal zijn.

Budgettair vertaalde deze keuze zich in een nood aan financiële middelen voor een bedrag van 4 831 keuro gespreid over de periode 2007-2009. Ingevolge de beslissingen van de budgetcontrole 2007 werd bijgevolg een gesplitst krediet ingeschreven van 4 831 keuro.

In 2007 werd voor deze opdracht uiteindelijk een bedrag van 4 466 000 euro vastgelegd. met volgend betalingsschema:

- 2008: 2 299 000 euro
- 2009: 1 300 000 euro
- 2010: 867 000 euro

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

A.B.33 21 04 12.00.24 (Bud DO PA AB) — Frais liés à la mise en application en Belgique de la directive CEE 2003/59 relative au permis de conduire des chauffeurs de véhicules lourds.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	2 042	1 300	**1 124**	1 200	1 200	1 200
c	0	0	**1 200**	1 200	6 000	-

Note explicative.

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

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

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

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

Après concertation interne entre les parties concernées au cours du mois de mars 2007, il a été décidé de choisir l'option selon laquelle une première série de fonctionnalités seront opérationnelles au 01/09/2008 (conformément à la Directive UE), et les autres fonctionnalités, comme le système d'examen pour la Navigation intérieure, seront opérationnelles au 01/03/2009.

Ce choix se traduit en termes budgétaires par un besoin de moyens financiers pour un montant de 4 831 keuros répartis sur la période 2007-2009. Suite aux décisions du contrôle budgétaire 2007, un crédit dissocié d'un montant de 4 831 keuros a par conséquent été inscrit.

En 2007, un montant de 4 466 000 euros a réellement été engagé pour ce projet, avec le schéma de paiements suivant:

- 2008: 2 299 keuros;
- 2009: 1 300 keuros et
- 2010: 867 keuros.

Vermits er in 2008 slechts voor een bedrag van 2 042 000 euro betalingen werden verricht d.w.z. 257 000 euro minder dan aanvankelijk gepland wordt dit laatste bedrag verschoven naar 2010 wat het geraamde vereffeningskrediet op 1 124 000 euro brengt.

Vanaf 2011 dient te worden voorzien in de onderhoudskosten van de ontwikkelde toepassing. Hiervoor wordt in 2010 en 2011 in vastlegging een bedrag van 1 200 000 euro ingeschreven. De vereffening wordt gepland in het daaropvolgende jaar. Vanaf 2012 zal met een meerjarencontract gewerkt worden.

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

Meer info omtrent de organisatie en het soort van examens en de te respecteren deadlines is terug te vinden bij de verantwoording van het DGMVV onder BA 56 42 12.00.01.

PROGRAMMA 21/1 **— STUDIES EN ACTIES INZAKE MOBILITEIT EN VERVOER**

Voorafgaande nota:

Teneinde een meer logische opbouw van de begroting te bewerkstelligen werd programma 1 “Studies en acties inzake mobiliteit en vervoer” van de OA 40 – Beheersorganen met ingang van 1 januari 2009 geïntegreerd in de bestaande OA 21 – Beheersorganen.

1. Nagestreefde doelstellingen

Het merendeel van de studies van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn gegroepeerd in één krediet waarop verschillende Directoraten-generaal studies kunnen plannen en uitvoeren.

Het is noodzakelijk de uitvoering van de geplande acties op te volgen en - waar nodig - bij te sturen zodat de middelen optimaal gebruikt kunnen worden. De desbetreffende planning wordt dan ook op geregelde tijdstippen door het Directiecomité geactualiseerd in functie van de prioriteiten enerzijds en de beschikbare middelen anderzijds.

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

Étant donné qu’en 2008, seuls des paiements pour un montant de 2 042 000 euros ont été réalisés, c.-à-d. 257 000 euros de moins qu’initialement prévu, ce dernier montant est déplacé vers 2010, ce qui porte le crédit de liquidation estimé à 1 124 000 euros.

A partir de 2011, les coûts d’entretien de l’application développée doivent être prévus. A cet effet, un montant de 1 200 000 euros a été inscrit en engagement en 2010 et 2011. La liquidation est prévue l’année suivante. A partir de 2012, contrat pluriannuel sera conclu.

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

Des informations supplémentaires concernant l’organisation, les sortes d’examens et les deadlines à respecter sont présentées dans les justifications de la DGMSR à l’AB 56 42 12.00.01.

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

Remarque préalable:

Afin de mettre en place une structure plus logique du budget, le programme 1 “Etudes et actions en matière de mobilité et de transport” de la DO 40 – Organes de Gestion a été intégré à l’existante DO 21 – Organes de Gestion.

1. Objectifs poursuivis

Les études du SPF Mobilité et Transports sont regroupées sur seul crédit, sur lequel les différentes Directions-Générales planifient leurs études et les réalisent.

Il est nécessaire de suivre l’exécution des études planifiées et de les mettre à jour — si nécessaire — afin de pouvoir utiliser les moyens de manière optimale. Le planning en question est également actualisé par le Comité de Direction à intervalles réguliers en fonction d’une part des priorités, et d’autre part des moyens disponibles.

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

2. Overzicht van de kredieten

in keuro

Kredieten toegekend aan het programma – *Crédits alloués au programme*							
Basisallocatie *Allocation de base*	ks sc	2008 realisatie(*) *2008* *réalisations (*)*	2009 Aangepast *2009* *adapté*	**2010** **raming** ***estimation***	2011 raming *estimation*	2012 raming *estimation*	2013 raming *estimation*
12.00.01	b c		407 407	**407** **407**	407 407	407 407	407 407
33.00.01	b c		250 250	**250** **250**	250 250	250 250	250 250
Totalen *Totaux*	b c		657 657	**657** **657**	657 657	657 657	657 657

(*) tot en met 2008 opgenomen onder programma 40/1 BA's 12.00.01 en 33.00.01

3. Samenstelling en evolutie van de kredieten

B.A. 33 21 10 12.00.01 (Beg OA AP BA) — Studies en actie inzake mobiliteit en vervoer

(in duizendtallen euro)

ks	2008(*)	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	(88)	407	**407**	407	407	407
c	(222)	407	**407**	407	407	407

(*) opgenomen onder programma 40/1

Verklarende nota

De toename van de kredieten in 2009 t.o.v. 2008 werd intern gecompenseerd (BA 21 01 1200.01).

Het bedrag voor 2010 blijft status quo.

Een overzicht van de ingediende voorstellen:

Onderwerp studie	**Kostenraming**
1. studie tot vaststellen van de doelstellingen inzake de vermindering van CO_2-uitstoot	45 000
2. Haalbaarheidsstudie i.v.m. meting van de vermindering van de CO_2-uitstoot	60 000
3. Externe ondersteuning bij Gendermainstream in het domein mobiliteit. Gendermainstream is de geïntegreerde benadering van de genderdimensie en bestaat uit de (re)organisatie verbetering evolutie en evaluatie van de met het oog op de integratie van de gelijkheid van mannen en vrouwen in alle domeinen en op alle niveaus door alle actoren betrokken bij de uitvoering van de beleidslijnen.	75 000

2. Aperçu des crédits

en keuros

Kredieten toegekend aan het programma – *Crédits alloués au programme*							
Basisallocatie *Allocation de base*	ks sc	2008 realisatie(*) *2008* *réalisations (*)*	2009 Aangepast *2009* *adapté*	**2010** **raming** ***estimation***	2011 raming *estimation*	2012 raming *estimation*	2013 raming *estimation*
12.00.01	b c		407 407	**407** **407**	407 407	407 407	407 407
33.00.01	b c		250 250	**250** **250**	250 250	250 250	250 250
Totalen *Totaux*	b c		657 657	**657** **657**	657 657	657 657	657 657

(*) jusque 2008 (y compris), repris dans le programme 40/1 aux AB 12.00.01 et 33.00.01

3. Composition et évolution des crédits

A.B. 33 21 10 12.00.01 (Bud DO PA AB)— Etudes et actions en matière de Mobilité et de Transport.

(en milliers d'euros)

sc	2008(*)	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	(88)	407	**407**	407	407	407
c	(222)	407	**407**	407	407	407

(*) repris au programme 40/1

Note explicative.

L'augmentation des crédits 2009 par rapport à 2008 a été compensée en interne (AB 21 01 12.00.01).

Le montant pour 2010 reste constant.

Un aperçu des propositions introduites:

Sujet de l'étude	**Estimation des coûts**
1. Etude relative à la fixation d'objectif concernant les réductions des émissions de CO_2.	45 000
2. Etude de faisabilité relative à la quantification de réductions des émissions de CO_2.	60 000
3. Support externe pour Gendermainstreaming dans le domaine de la Mobilité. Le Gendermainstreaming est l'approche intégrée de la dimension du genre et consiste en la (ré) organisation, l'amélioration, l'évolution et l'évaluation en vue de l'intégration de l'égalité des hommes et des femmes dans tous les domaines et à tous les niveaux par tous les acteurs concernés par l'exécution des mesures politiques.	75 000

4. Studie van de toepassingsmodaliteiten van de wet van 13 februari 2006 betreffende de beoordeling van de gevolgen voor het milieu van bepaalde plannen en programma's op de meerjaren investeringsplanning van de spoorweg. Deze studie zal nagaan op welke wijze deze strategische milieubeoordeling en bijhorende openbare inspraak optimaal kan ingelast worden in het proces van totstandkoming en goedkeuring van het toekomstig meerjaren investeringsplan 2013 – 2025 van de NMBS-groep. Deze studie moet aansluiten op de lange termijn studie die Infrabel tegen einde 2009 moet afleveren als eerste aanzet voor dit meerjarenplan. Deze studie zou bijgevolg in het eerste semester 2010 moeten worden uitgevoerd.	150 000
5. Diverse kleine studies	77 000

B.A. 33 21 10 33.00.01 (Beg OA AP BA) — Toelagen inzake Mobiliteit en Vervoer
(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)

(in duizendtallen euro)

ks	2008(*)	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	(0)	250	**250**	250	250	250
c	(96)	250	**250**	250	250	250

(*) opgenomen onder programma 40/1

Verklarende nota

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

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

PROGRAMMA 21/2 — FUNCTIONELE EXPERTISE EN ONDERSTEUNING IN MOBILITEIT

1. Voorafgaande opmerking

In uitvoering van doelstelling nr. 6 van het managementplan Mobilit+ "Het ontwikkelen van een nieuwe horizontaliteit" door

• de ontwikkeling van een nieuwe vorm van horizontaliteit tussen vervoer en mobiliteit leefmilieu energie duurzame ontwikkeling en ruimtelijke ordening en
• het opstellen in overleg op federaal niveau van doelstellingen en het toezicht op hun verwezenlijking door middel van meetinstrumenten zal in het najaar 2009 een nieuwe ondersteuningdienst worden opgericht. Deze dienst genaamd "Functionele expertise en ondersteuning mobiliteit" zal de Directie Mobiliteit van het DGMVV (programma 56/1) en de Dienst Intermodaliteit van het DGVL (gedeelte van programma 51/1) hergroeperen.

Deze dienst zal worden toegevoegd aan de diensten van de Voorzitter en samengesteld zijn uit een luik "Intermodaliteit"

4. Etude des modalités d'application de la loi du 13 février 2006 relative à l'appréciation des conséquences environnementales de certains plans et programmes sur les plans d'investissements pluriannuels du chemin de fer. Cette étude examinera de quelle manière cette appréciation environnementale stratégique et la participation publique qui y correspond peut être intégrée de manière optimale dans le processus de réalisation et d'approbation des futurs plans d'investissements pluriannuels 2013 - 2025 du groupe SNCB. Cette étude doit être liée à l'étude sur le long terme qu'Infrabel doit réaliser d'ici la fin 2009 comme première ébauche de ce plan pluriannuel. Cette étude devrait par conséquent être effectuée au cours du premier semestre 2010.	150 000
5. Diverses petites études.	77 000

A.B.33 21 10 33.00.01 (Bud DO PA AB — Subsides en matière de Mobilité et de Transport.
(cf. Art. 2.33.3 du Budget général des dépenses)

(en milliers d'euros)

sc	2008(*)	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	(0)	250	**250**	250	250	250
c	(96)	250	**250**	250	250	250

(*) repris au programme 40/1

Note explicative.

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

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

PROGRAMME 21/2 — EXPERTISE ET SUPPORT FONCTIONNELS EN MOBILITE

1. Remarque préalable

En exécution de l'objectif de management n°6 du plan de management Mobilit+ "Développer une nouvelle horizontalité" en

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

Ce service sera repris parmi les services de la Présidente et sera composé d'une partie "Intermodalité" et d'une partie

en een luik “Mobiliteit.” Elk van deze luiken zal opgenomen worden in een afzonderlijke programma-activiteit.

2. Opdrachten

De nieuwe dienst zal de opdrachten van de directie mobiliteit en van de dienst intermodaliteit overnemen en eigen klemtonen leggen.

De dienst zal belast worden met:

• Voortdurend analyseren van het beleid rond mobiliteit en vervoer en dit is om zowel strategieën te ontwikkelen als om op elke vraag omtrent het mobiliteitsbeleid te kunnen antwoorden;

• Mobiliteits- en vervoersstrategieën definiëren die de Belgische Staat in staat stellen om zich te positioneren wat de besluitvorming betreft en dit zowel nationaal als internationaal;

• Het geven van impulsen het coördineren het ondersteunen en het evalueren van het beleid inzake duurzame mobiliteit

• Binnen het luik intermodaliteit het beheren van subsidies voor de aanmoediging van multimodaal vervoer

• Het opzetten van een netwerk van intermodale correspondenten in de directoraten-generaal en in verenigde entiteiten om concrete projecten te ontwikkelen

• Het opzetten van een vruchtbare samenwerking met andere beleidsniveaus en met andere FOD’s via het ontwikkelen van effectenstudies

3. Bespreking van de kredieten

De personeelskredieten en de missiegebonden werkingskosten werden in mindering gebracht van de bestaansmiddelenprogramma’s van de Directoraten-generaal van oorsprong en toegevoegd aan de kredieten van het programma 21/0 - bestaansmiddelen van de beheersorganen.

3.1 Programma-activiteit 21/20 – Mobiliteit.

De activiteiten gebeuren binnen het kader van voormelde missies en worden aangevuld door een aantal ondersteuningstaken.

De hierna opgesomde activiteiten hebben een budgettaire weerslag:

• Het opstellen van een diagnose inzake het woon- werkverkeer

• In het kader van de overeenkomst met het Federaal Planbureau vervoersindicatoren opstellen verkeerstellingen uitvoeren en een systeem van mathematische modellen ontwikkelen dat vooruitzichten en simulaties inzake het resultaatgebied van mogelijke maatregelen toelaat

• Het beheer van een meetsysteem in real time voor autowegen (Start Sitter)

• Opmaken van een reeks statistieken omtrent het wegtransport

• Studies uitvoeren i.v.m. mobiliteit en vervoer in eigen beheer of door derden

“Mobilité”. Chacune de ces 2 parties sera reprise dans un programme d’activités indépendant.

2. Missions

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

Le service sera chargé de:

• l’analyse continue des politiques de mobilité et de transport pour être en mesure de développer des stratégies et de pouvoir répondre à chaque question concernant la politique de mobilité;

• la définition de stratégies en matière de mobilité et de transport en vue de permettre à la Belgique de se positionner en matière de processus de décision d’un point de vue aussi bien national qu’international;

• l’impulsion, la coordination, le soutien et l’évaluation à la politique de développement durable;

• Dans le volet intermodalité, la gestion des subsides d’encouragement au transport multimodal;

• La mise sur pied et d’un réseau de correspondants intermodaux dans les directions générales et dans les entités fédérées en vue de développer des projets concrets;

• La mise sur pied d’une collaboration fructueuse avec les autres niveaux de pouvoir et les autres SPF via le développement d’études d’impact.

3. Présentation des crédits

Les crédits de personnel et les frais de fonctionnement liés à la mission ont été déduits du programme de subsistance des Directions générales d’origine et ont été ajoutés aux crédits du programme 21/0 - moyens de subsistance des organes de gestion.

3.1 Programme d’activité 21/20 - Mobilité

Les activités ont lieu dans le cadre des missions précitées et sont complétées d’un certain nombre de tâches de support.

Les activités présentées ci-dessous ont un impact budgétaire:

• La réalisation d’un diagnostic des déplacements domicile — travail

• L’élaboration dans le cadre d’une convention avec le Bureau fédéral du Plan d’indicateurs de transport, de comptes de transports, et d’un système de modèles mathématiques permettant des prévisions et la simulation d’effets de politiques

• La gestion d’un système de mesure en temps réel du trafic autoroutier (Start-Sitter)

• L’établissement d’une série de statistiques relatives au transport routier

• La réalisation en propre ou par des tiers d’études relatives à la mobilité et aux transports

B.A. 33 21 20 12.00.01 (Beg OA AP BA)— Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en diensten

(in duizendtallen euro)

ks	2008(*)	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
b	(183)	(74)	**12**	214	214	214
c	(258)	(74)	**12**	214	214	214

(*) in 2008 en 2009 ingeschreven op BA 56 10 12.00.01

Verklarende nota.

In 2008 werd het bedrag op de ze basisallocatie voornamelijk aangewend voor de financiering van enquêtes en studies i.v.m. mobiliteit evenals voor de uitvoering van de overeenkomst met het Planbureau:

Planbureau .....120 000 euro
Diverse studies inzake mobiliteit
(o.m. autogebruik ingeval van treinstaking
verkeerscongestie in de agglomeraties
Charleroi en Brussel) .....34 000 euro

Enquête WWV 2008 (helpdesk
gegevensverzameling en infocampagne) ....104 000 euro
Totaal .....258 000 euro

Gedurende verschillende jaren heeft de noodzaak om door het Federaal Planbureau een satellietrekening te laten uitwerken en om vervoersindicatoren te laten opvolgen geleid tot het afsluiten van een overeenkomst met deze instelling. In de loop van 2008 werd een structurele samenwerking tussen het Federaal Planbureau en de FOD Mobiliteit en Vervoer uitgewerkt met het doel voormelde opdrachten exclusief en permanent aan het Planbureau toe te kennen. De definitieve tekst hieromtrent werd opgenomen in de Programmawet van 17 juni 2009.

Gelet op wat vooraf gaat werd besloten dat de kredieten vanaf 2009 voor deze actie naar het Federaal Planbureau werden overgeheveld (150 keuro).

Voor de enquête woon-werkverkeer 2008 werd er van uitgegaan dat in 2009 een diepgaande statische studie diende te gebeuren van de gegevens verzameld via de diagnostiek 2008. De kost voor deze studie werd geraamd op 74 000 euro.

Vanaf 2009 werd binnen deze dienst prioriteit verleend aan de enquête Beldam (zie BA 20 1200.22) en werden bijgevolg de kredieten onder deze BA verminderd ter compensatie van de kosten voor die nieuwe actie.

Voor 2010 wordt 12 000 euro ingeschreven voor het licentiecontract voor het gebruik van de GIS software (voorheen BA 56 02 12.00.01).

Vanaf 2011 zullen er opnieuw kredieten ter beschikking zijn om studies uit te voeren omdat “Beldam” dan zal beëindigd zijn zodat er geen compensaties meer dienen verrekend te worden.

A.B.33 21 20 12.00.01 (Bud DO PA AB — Etudes Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services.

(en milliers d’euros)

sc	2008(*)	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
b	(183)	(74)	**12**	214	214	214
c	(258)	(74)	**12**	214	214	214

(*) en 2008 et 2009 inscrits à l’AB 56 10 12.00.01

Note explicative.

Le montant 2008 à cette allocation de base a été essentiellement destiné au financement d’enquêtes et d’études de mobilité ainsi qu’à l’exécution de la Convention avec le Bureau du Plan:

Bureau du Plan.....120 000 euros
Etudes diverses en matière de mobilité
(entre autres utilisation de la voiture .....
en cas de grève des trains, saturation de
la circulation dans les agglomérations .....
de Charleroi et Bruxelles).....34 000 euros
Enquête WWV 2008 (helpdesk, campagne
d’information et collecte) .....104 000 euros
Total ..... 258 000 euros

Pendant plusieurs années, la nécessité de l’élaboration de comptes satellites “Transports” et la tenue à jour des indicateurs de transport par le Bureau fédéral du Plan, impliquait la conclusion de conventions avec cet organisme. Dans le courant de 2008, une collaboration structurelle avec le Bureau fédéral du Plan et le SPF Mobilité et Transports a été mise sur pied, le but étant que cette mission soit explicitement confiée au Bureau fédéral du Plan de manière permanente. Le texte définitif de cette collaboration a été inséré dans la Loi Programme du 17 juin 2009.

Compte tenu de ce qui précède, il a été décidé de transférer les crédits 2009 de cette action vers le Bureau Fédéral du Plan (150 kEUR).

Concernant l’enquête WWV 2008, l’hypothèse retenue est qu’en 2009 doit avoir lieu une étude statistique approfondie à partir des données recueillies sur le diagnostic 2008. Le coût de cette étude est estimé à 74 000 EUR.

En 2009, les priorités au sein de ce service sont orientées vers l’enquête Beldam (cf. AB 20 12.00.22), et les crédits à cette AB ont par conséquent été diminués en compensation des frais de cette nouvelle action.

Pour 2010 un crédit de 12 000 euros est inscrit pour un contrat de licence pour l’utilisation du GIS-software (avant à l’AB 56 02 12.00.01).

A partir de 2011, des crédits seront à nouveau à disposition afin d’effectuer des études étant donné que “Beldam” sera alors terminée de sorte que plus aucunes compensations ne devront être réglées.

B.A. 33 21 20 1200.21 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan het Systeem Tellingen Autowegen in Reële Tijd

START-SITTER (Toepassing van een federaal — gewestelijk samenwerkingsakkoord).

(in duizendtallen euro)

ks	2008(*)	2009(**)	**2010**	20110	2012	2013
b	(183)	(243)	**209**	209	209	209
c	(232)	(243)	**209**	209	209	209

(*) in 2008 ingeschreven op 56 10 14.00.04
(**) in 2009 ingeschreven op BA 56 10 21.00.21

Verklarende nota.

START-SITTER is een teleprocessing- en informaticasysteem dat de verkeerswaarnemingen op het Belgische autowegennet verwerkt. De verkeersgegevens worden voor alle autosnelwegen in reële tijd in beeld gebracht en het systeem heeft bewezen voor de verkeersbeheersing een schat aan informatie op te leveren.

De gegevensuitwisseling in reële tijd met de Gewesten is het resultaat van een samenwerkingsovereenkomst die in 1991 tussen de Federale overheid en de Gewesten werd gesloten.

Het systeem START-SITTER wordt op real time basis gebruikt door:

— de verkeersdispatching van de Federale Politie;

— de verkeersdienst van de RTBF-radio in partnership voor verkeersinfo's op de radio;

— het MET (Ministère de l'Equipement et des Transports) van het Waalse Gewest;

— het Brussels Gewest voor de gegevens binnen een zone van 30 km rond Brussel;

— het Vlaams Gewest in raadpleegmodus;

— andere beroepsactoren van het autowegenverkeer zoals Touring Wegenhulp VAB de VRT-radio en dit in experimentele opvolgingsmodus via een dynamische website in reële tijd.

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

Samenstelling van het krediet:

Basisopdracht	133 000
Omniumonderhoud van de RAID-geheugens	8 000
Provisie hardwaredefecten	12 000
Aanpassing aanmeldingssoftware	45 000
Provisie specifieke noden aan bijkomende verkeersindices	11 000
	209 000

A.B.33 21 20 12.00.21 (Bud DO PA AB) — Frais liés au fonctionnement du Système Intelligent de Trafic Autoroutier en Temps Réel

START-SITTER (Application d'un accord de coopération Fédéral-Régions).

(en milliers d'euros)

sc	2008(*)	2009(**)	**2010**	20110	2012	2013
b	(183)	(243)	**209**	209	209	209
c	(232)	(243)	**209**	209	209	209

(*) inscrit en 2008 à l'AB 56 10 14.00.04
(**) inscrit en 2009 à l'AB 56 10 21.00.21

Note explicative.

START-SITTER est un système informatique et de télétraitement qui traite les observations de circulation sur le réseau autoroutier belge. Les données de circulation sont intégrées en temps réel et en image pour toutes les autoroutes, et le système s'est révélé être une source d'informations pour la maîtrise de la circulation.

L'échange de donnée en temps réel avec les Régions est le résultat d'un accord de coopération qui a été conclu en 1991 entre le Gouvernement fédéral et les Régions.

Le système START-SITTER est utilisé en temps réel par:

— le dispatching circulation de la police fédérale;

— le service de circulation de la RTBF-radio, en partenariat, pour les informations de circulation à la radio;

— le MET (Ministère de l'Equipement et des Transports) de la Région wallonne;

— la Région de Bruxelles pour les données dans une zone de 30 km autour de Bruxelles;

— la Région flamande en mode de consultation;

— la autres acteurs professionnels de la circulation autoroutière comme Touring Secours, le VAB, la VRT-radio, et ceci en mode de consultation expérimental via un site web dynamique en temps réel.

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

Composition du crédit:

Montant de base	133 000
Entretien omnium des mémoires RAID	8 000
Provision défaillance hardware	12 000
Adaptation du logiciel de comptage	45 000
Provision pour besoins spécifiques d'indices de circulation supplémentaire	11 000
	209 000

B.A. 33 21 20 12.00.22 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan het uitvoeren van de enquête "verplaatsing van de Belgen" in samenwerking met de POD Wetenschapsbeleid.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
b	-	128	**100**	22		
c	-	330				

(*) in 2009 ingeschreven op 56 10 12.00.22 onder

Verklarende nota.

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

Een gelijkaardige enquête werd reeds uitgevoerd in 1999 maar het mobiliteitsgedrag is zo fel gewijzigd dat een nieuw onderzoek nodig is.

In het kader van de AGORA-projecten die tot doel hebben de wetenschappelijke ondersteuningsmaatregelen ten dienste van andere federale afdelingen en parastatalen te financieren om hun socio-economische gegevensbanken samen te stellen levert de POD Wetenschapsbeleid een bijdrage in de initiële (voorbereiding van de enquête) en de finale fase (aanwending van de resultaten). De FOD Mobiliteit en Vervoer is belast met de tussenfase van de enquête waarvoor de POD Wetenschapsbeleid niet bevoegd is. De bijdrage van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal slechts gekend zijn op het moment van de voorbereiding omdat ze afhangt van de gevolgde methodologie en het aantal uit te voeren enquêtes. Het benodigde bedrag werd aanvankelijk geschat op 330 000 euro maar dit werd inmiddels teruggebracht tot 250 000 euro. De betaling zal hoofdzakelijk gespreid wordt over een periode van 2 jaar zijnde 2009 en 2010. In 2011 werd er nog een beperkte provisie ingeschreven ter dekking van de ev. eindafrekening.

B.A. 33 21 20 33.00.06 (Beg OA AP BA) — Promotie Duurzame Mobiliteit.

(in duizendtallen euro)

ks	2008(*)	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
a	0	50	**50**	50	50	50
b/c	0	50	**50**	50	50	50

(*) in 2008 en 2009 op BA 56 12 33.00.06

A.B.33 21 20 12.00.22 (Bud DO PA AB) — Dépenses liées à l'exécution de l'enquête menée en collaboration avec le SPP Politique Scientifique sur les déplacements des Belges.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
b	-	128	**100**	22		
c	-	330				

(*) inscrit en 2009 à l'AB 56 10 12.00.22

Note explicative.

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

Une enquête comparable avait été menée en 1999, mais les comportements ont évolués significativement depuis lors, rendant impérative une réédition.

Dans le cadre de ses projets AGORA, dont le rôle est de financer des mesures de support scientifique au service d'autres départements et parastataux fédéraux, afin de constituer des bases de données socio-économiques, le SPP Politique Scientifique supportera la phase initiale (préparation de l'enquête) et la phase finale (exploitation des résultats). Le SPF Mobilité et Transports se chargera de la phase intermédiaire d'exécution de l'enquête qui n'entre pas dans les compétences du SPP Politique Scientifique. La contribution requise du SPF Mobilité & Transports ne sera connue qu'au terme de la préparation, parce qu'elle est conditionnée par la méthodologie et le nombre d'enquêtes à mener. Le montant nécessaire était initialement estimé à 330 000 EUR, mais a entretemps été réduit à 250 000 euros. Les paiements sont principalement répartis sur 2 ans, soit en 2009 et 2010. Une provision limitée est encore inscrite en 2011 pour couvrir les éventuelles soldes des factures.

A.B33 21 20 33.00.06 (Bud DO PA AB) — Promotion mobilité durable.

(en milliers d'euros)

sc	2008(*)	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
a	0	50	**50**	50	50	50
b/c	0	50	**50**	50	50	50

(*) inscrit en 2009 à l'AB 56 12 33.00.06

Verklarende nota.

Toelagen aan diverse instellingen waarvan de werkzaamheden behoren tot het domein van de duurzame mobiliteit. De kredieten blijven constant.

3.2 Programma-activiteit 21/21 – Intermodaliteit.

De activiteiten zijn gefocust op het coördineren van acties ter bevordering van de intermodaliteit.

Zo wordt o.a. met de gewesten en de openbare vervoersmaatschappijen deelgenomen aan de begeleidingsstructuren voor de implementatie van het GEN.

Ook de acties ter ondersteuning van het gecombineerd vervoer zowel op nationaal als op internationaal vlak worden op de voet gevolgd.

Voor wat de transportorganisatoren betreft wordt de toegang tot het beroep van tussenpersonen in het vervoer (vervoerscommissionair en makelaar) gereglementeerd en gecontroleerd en worden o.m. de vergunningen en attesten van vakbekwaamheid uitgereikt.

BA 33 21 21 12.00.21 (Beg OA AP BA) — Studie intermodaliteit.

(in duizend EUR)

ks	2008	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
b	-	120	**120**	120	120	120
c	-	120	**120**	120	120	120

(*) In 2009 op BA 51 14 12.00.21

Verklarende nota

Een bedrag van 120k EUR wordt met ingang van 2009 uitgetrokken voor de financiering van een onderzoek naar de logistiek en de intermodaliteit in België.

BA 33 21 21 31.00.01 (Beg OA AP BA) — Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer.
(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)

(in duizend EUR)

ks	2008(*)	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
b	22 480	22 767	**22 329**	22 329	22 329	5 464
c	30 000	22 329	**22 329**	22 329	22 329	0

(*) In 2008 en 2009 op BA 51 14 31.00.01

Juridische basis

Koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 (in uitvoering van de artikelen 22-23 van de programmawet van 22 december 2008).

Note explicative.

Subsides à diverses associations actives dans le domaine de la mobilité durable. Ces crédits restent constants.

3.2 Programme d'activité 21/21 - Intermodalité

Les activités sont centrées sur la coordination des actions favorisant l'intermodalité.

Elle participe entre autres aux structures d'accompagnement de la mise sur pied du RER, notamment avec les Régions et les opérateurs de transport public.

Elle coordonne également les actions menées en faveur du transport combiné au niveau national et international.

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

A.B 33 21 21 12.00.21 (Bud DO PA AB) — Etude intermodalité.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
b	-	120	**120**	120	120	120
c	-	120	**120**	120	120	120

(*) inscrit en 2009 à l'AB 51 14 12.00.21

Note explicative.

Un montant de 120 k EUR est prévu à partir de 2009 pour financer une étude sur la logistique et l'intermodalité en Belgique.

A.B 33 21 21 31.00.01 (Bud DO PA AB) — Promotion du transport combiné de marchandises (Cfr. art. 2.33.3 Budget général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2008(*)	2009(*)	**2010**	2011	2012	2013
b	22 480	22 767	**22 329**	22 329	22 329	5 464
c	30 000	22 329	**22 329**	22 329	22 329	0

(*) inscrit en 2008 et 2009 à l'AB 51 14 31.00.01

Base juridique

Arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 (en application des articles 22-23 de la Loi programme du 22 décembre 2008).

Verklarende nota

In de meeste Europese landen kan het gecombineerd vervoer rekenen op steun van de overheid en in het bijzonder voor afstanden van minder dan 300 km omdat door de overslagkosten de kosten hoger zijn dan de markttarieven.

Sinds 2005 geniet het gecombineerd vervoer per spoor in België van een financiële steun goedgekeurd door de Europese Commissie. Deze regeling eindigde op 31 december 2008. Deze steun vond zijn oorsprong in het feit dat er een reëel risico was op de volledige verdwijning van dit aanbod.

Na een evaluatie van de periode 2005 – 2007 is gebleken dat binnen België het gecombineerd vervoer over korte afstand nog steeds zeer duur blijft omwille van zijn organisatie via het spoor.

De steunregeling stopzetten zou een groot aantal ITE (intermodale transport eenheden) doen terugvloeien naar het wegvervoer. Daarom werd beslist de steunregeling verder te zetten op een wijze aangepast aan de opgedane ervaring en de huidige realiteit.

Bij deze nieuwe steunmaatregelen wordt het beschikbare budget gebruikt om:

— de binnenlandse en tussenhavenlijke relaties te consolideren en hen door toepassing van degressieve tegemoetkoming toe te laten geleidelijk onafhankelijk te worden van overheidssteun

— de opstart van nieuwe internationale verbindingen te steunen.

De waakzaamheid omtrent het bestaan van gelijkwaardige diensten via het spoor en of de binnenvaart zal versterkt worden om concurrentieverstoring te vermijden.

Daarnaast zal het nieuwe stelsel in het kader van de duurzame ontwikkeling en het genomen engagement in Kyoto via de teweeggebrachte modal shift bijdragen aan het verminderen van het exclusieve gebruik van de weg. Uitgedrukt in vermeden externe kosten zullen de maatregelen over vier jaar een maatschappelijke winst opleveren van 160 miljoen euro.

De steunregeling aan het gecombineerd vervoer heeft uitwerking met ingang van 1 januari 2009 en eindigt op 31 december 2012.

De operatoren leveren binnen de maand volgend op het einde van elk trimester de tabellen in met vermelding van de vervoerde ITE die recht geven op een subsidie. Na controle en goedkeuring van deze documenten en voor zover de uit te betalen sommen binnen de grenzen van het voorziene jaarlijkse budget vallen zal de overheid de te betalen subsidie binnen de termijn van 3 maanden na het indienen van voormelde tabellen honoreren. Dat is ook de reden waarom er voor 2012 nog een bedrag in de vereffeningskredieten werd ingeschreven.

Note explicative.

Dans la plupart des pays Européens, le transport combiné peut compter sur le soutien des autorités, et en particulier pour les distances de moins de 300 km vu que compte tenu des coûts liés au transbordement, les coûtss sont plus hauts que les tarifs du marché.

Depuis 2005, le transport combiné par rail bénéficie en Belgique d'une aide financière approuvée par la Commission Européenne. Cette régime prenait fin le 31 décembre 2008. Ce soutien avait trouvé son origine dans le fait qu'un risque réel existait de voir la disparition complète de cette offre.

Après une évaluation de la période 2005 - 2007, il est apparu qu'en Belgique, le transport combiné sur courte distance restait toujours très cher dans son organisation via le rail.

L'arrêt du régime d'aide aurait fait rappliquer un grand nombre d'UTI (unité de transport intermodal) vers les transports routiers. Pour cette raison, il a été décide de poursuivre le régime d'aide, mais d'une manière adaptée à l'expérience acquise et la réalité actuelle.

Pour ces nouvelles mesures de soutien, le budget disponible est utilisé pour:

— consolider les relations intérieures et interportuaires, et permettre, en appliquant de l'aide financière dégressive, que celles-ci deviennent indépendantes de l'aide publique

— soutenir la mise en marche des nouvelles liaisons internationales.

La vigilance concernant l'existence des services similaires via le rail et ou la navigation intérieure sera renforcée pour éviter une distorsion de la concurrence.

De plus, le nouveau système contribuera, dans le cadre du développement durable et de l'engagement pris à Kyoto, via le shift modal produit, à la diminution de l'utilisation exclusive de la route. Exprimés sous forme de frais externes économisés, les mesures produiront en quatre ans un bénéfice social de 160 millions d'euros.

Le régime d'aide au transport combiné produit ses effets à partir du 1er janvier 2009 et s'arrête le 31 décembre 2012.

Les opérateurs déposent dans le mois suivant la fin de chaque trimestre les tableaux reprenant les UTI transportées qui donnent droit à une subvention. Après contrôle et approbation de ces documents, et pour autant que les sommes à payer ne dépassent pas les limites du budget annuel prévu, l'autorité honorera les subsides à payer dans un délai de 3 mois après le dépôt des tableaux précités. C'est aussi la raison pour laquelle un montant est encore inscrit en 2012 dans les crédits de liquidation.

ORGANISATIEAFDELING 41. — **OVERHEIDSBEDRIJVEN**

Toegewezen opdrachten

Vanaf 2005 bestaat deze organisatieafdeling nog enkel uit het programma 41/5 dat kredieten bevat om specifieke acties te financieren met betrekking tot de werking van bepaalde overheidsbedrijven. De overige programma's werden elk op hun beurt geïntegreerd in de Organisatieafdeling 21.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 41/5 — OVERHEIDSBEDRIJVEN

Nagestreefde doelstellingen

De overheidsbedrijven – De Post, Belgacom en de drie ondernemingen van de NMBS-Groep — hebben als belangrijkste doelstelling het verstrekken van een reeks diensten aan de hele gemeenschap. Deze diensten zijn noodzakelijk geworden voor het functioneren van de samenleving, de sociale integratie en de economie.

Deze bedrijven handelen binnen een concurrentiële context, en ze vervullen tevens de rol van universele dienstverlener, waardoor zij een aantal bijzondere verplichtingen hebben.

Of het nu gaat om goed functionerende postdiensten, om een aanbod van aangepaste mobiliteit of om goed werkende telecommunicatiediensten, de overheidsbedrijven dragen bij tot het concurrentievermogen van onze samenleving. Ze moeten ook daarom hun productiviteit blijven verbeteren om zo hun beste diensten aan te bieden tegen de beste prijs. Het is tevens uitermate belangrijk dat ze blijven investeren in hun infrastructuur zodat ze de duurzaamheid en de continue vooruitgang van hun diensten blijven garanderen.

DE POST

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

De Post beschikt tevens over een commercieel netwerk bestaande uit 1300 verkooppunten (postkantoren of postpunten) die dagelijks klanten ontvangen om diverse verrichtingen uit te voeren, gaande van de aankoop van postzegels of het binnenbrengen van post tot advies bij beleggingen.

De Post moet zich ontwikkelen in een voortdurend veranderende context. Op 1 januari 2011 zal de postale markt volledig worden opengesteld voor concurrentie. Er zullen zich bovendien enorme veranderingen voordoen in de sector: nieuwe communicatiemiddelen, integratie van de elektronische en de geschreven media (papier) en elektronische handel. Om hieraan het hoofd te bieden moet De Post haar modernisering verder zetten. Er zijn talrijke uitdagingen maar de recent geboekte resultaten zijn bemoedigend en dit is te danken aan de inzet van het hele bedrijf en aan zijn medewerkers.

DIVISION ORGANIQUE 41. — **ENTREPRISES PUBLIQUES**

Missions assignées

Depuis 2005, cette division organique ne se compose plus que du programme 41/5 qui comprend les crédits destinés au financement des actions spécifiques relatives au fonctionnement de certaines entreprises publiques. Les autres programme ont été tour à tour intégrés dans la Division organique 21.

PROGRAMME D'ACTIVITES 41/5 — ENTREPRISES PUBLIQUES.

Objectifs poursuivis

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

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

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

LA POSTE

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

La Poste dispose également d'un réseau commercial de 1300 points de ventes (bureaux de Poste ou Points Poste) qui accueillent chaque jour des clients pour des opérations très diversifiées allant de l'achat de timbres ou le dépôt de courrier au conseil en placements.

La Poste doit évoluer dans un environnement en pleine mutation. Le 1er janvier 2011, le marché postal sera totalement ouvert à la concurrence. De plus, de profondes modifications ont lieu dans le secteur: nouveaux moyens de communication, intégration entre médium électronique et papier, et commerce électronique. Pour faire face à cette nouvelle donne, La Poste doit poursuivre sa modernisation. Les défis sont nombreux, mais les résultats récents sont encourageants, grâce aux efforts de l'ensemble de l'entreprise et de ses collaborateurs.

BELGACOM

Belgacom levert aan de burgers en aan de bedrijven een efficiënte telecommunicatie-infrastructuur. Dit is een belangrijke troef voor het concurrentievermogen van de economie. De snelheid waarmee de technologieën zich ontwikkelen, vraagt omvangrijke investeringen om de geavanceerde infrastructuur te behouden, die op het hele grondgebied ter beschikking staat van de burgers en bedrijven. Belgacom investeert aanhoudend in nieuwe technologieën om zo meer mogelijkheden te bieden aan haar klanten maar ook om de communicatie– en informatietechnologieën toegankelijk te maken voor een zo groot mogelijk aantal mensen.

NMBS – GROEP

Het mobiliteitsprobleem wordt steeds intenser en gaat gepaard met een stijgende aandacht voor het (leef)milieu. De spoorwegen spelen hierbij een belangrijke rol. Het passagiers- en goederenvervoer per spoor kan op een doeltreffende wijze bijdragen tot een leefbare, sociale, toegankelijke, veilige en betaalbare mobiliteit.

Voor deze uitdaging staan de drie ondernemingen van de NMBS-Groep: de NMBS (de operator), Infrabel (de netwerkbeheerder), en de NMBS-Holding. De verplichtingen van de Staat in uitvoering van de beheersovereenkomsten met de NMBS-groep zijn opgenomen in een afzonderlijke programma-activiteit nl. 51/1 – spoorwegvervoer.

Gelet op wat voorafgaat, neemt dit programma de uitgaven ten laste voor extern advies in verband met de modernisering van de overheidsbedrijven.

Het programma bevat eveneens de kredieten tot dekking van de uitgaven voor de taken die worden opgelegd aan de POST voor de opdrachten van openbare dienst, in uitvoering van haar beheerscontract.

Het voorziet ook de uitgaven tot dekking van de sociale voordelen toegekend aan de personeelsleden van de Dienst Kijk- en Luistergeld en van de Radio Maritieme Dienst, die op 1 april 1997 werden overgedragen naar het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie en die verkozen hebben om terug te keren naar Belgacom om gebruik te maken van het PTS-plan.

50. MODERNISERING VAN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

B.A. 33 41 50 12.00.21 — Uitgaven voor strategisch, financieel en juridisch extern advies in het kader van de modernisering en de valorisatie van overheidsbedrijven

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	292	311	311	311	**311**	**311**
c	320	311	311	311	**311**	**311**

BELGACOM

Belgacom fournit aux citoyens et aux entreprises une infrastructure de télécommunications performante. C'est un atout important pour la compétitivité de l'économie. La rapidité des développements technologiques implique des investissements d'envergure afin de maintenir une infrastructure de pointe sur l'ensemble du territoire à la disposition des citoyens et des entreprises. Belgacom investit de manière continue dans de nouveaux services ou de nouvelles technologies afin d'élargir les possibilités offertes à ses clients mais aussi d'améliorer sans cesse l'accessibilité des technologies de la communication et de l'information au plus grand nombre.

GROUPE SNCB

Le problème de la mobilité est de plus en plus aigu, et se combine à une attention croissante pour l'environnement. Les chemins de fer jouent un rôle important à cet égard. Le transport ferroviaire de voyageurs et celui de marchandises peuvent contribuer de façon effective à une mobilité viable, sociale, accessible, sûre et abordable.

C'est le défi que doivent relever les trois entreprises du Groupe SNCB: la SNCB (l'opérateur), Infrabel (le gestionnaire du réseau) et la SNCB-Holding. Les obligations de l'État en application des contrats de gestion avec le groupe SNCB sont repris dans un programme d'activités spécifique, à savoir 51/1 - Transport ferroviaire.

Compte tenu de ce qui précède, ce programme prend en charge les dépenses pour des avis externes en rapport avec la modernisation des entreprises publiques.

Le programme contient aussi les crédits nécessaires pour la couverture des charges imposées à la POSTE pour les missions de service public, en exécution de son contrat de gestion.

Il prévoit également les dépenses pour la couverture des avantages sociaux accordés aux agents du Service de redevance Radio-TV et du Service Radio Maritime qui ont été transférés à l'Institut Belge des Services Postaux et des Télécommunications le 1er avril 1997 et qui ont opté pour leur retour à Belgacom afin de pouvoir émarger au plan PTS.

50. MODERNISATION DES ENTREPRISES PUBLIQUES

A.B. 33 41 50 12.00.21 — Dépenses en vue de couvrir les frais de conseils externes stratégique, financier et juridique dans le cadre de la modernisation et de la valorisation des entreprises publiques

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	292	311	311	311	**311**	**311**
c	320	311	311	311	**311**	**311**

Verklarende nota

De overheidsbedrijven zijn de laatste jaren grondig hervormd en gemoderniseerd. Het is echter een blijvende zorg de organisatiestructuur van elk overheidsbedrijf aan te passen aan de diverse noden en behoeften en daar waar mogelijk ook de efficiëntie en de kostenbeheersing te verbeteren.

Via de beheerscontracten moet getracht worden om de hoge kwaliteit van het beheer van deze bedrijven en van hun dienstverlening van algemeen belang te garanderen Zij moeten uitgroeien tot beheersinstrumenten met duidelijke en meetbare doelstellingen omtrent de openbare dienstverlening.

Bovendien moet de overheid waken over de ontwikkelingen aangaande de reglementering en de marktorganisatie van de sectoren waarin de overheidsbedrijven actief zijn.

Voor al deze taken wordt geregeld bijstand gevraagd van externe specialisten via consultancy.

Deze kredieten evolueren dan ook in functie van de accenten gelegd door de beleidsverantwoordelijken.

In het recent verleden werden de kredieten o.m. aangewend voor:

— juridische bijstand voor de hangende geschillen inzake Sabena;

— bijstand in het dossier hervorming FSI (Fonds Spoorweginvesteringen),

— juridische, financiële en strategische adviezen

— evaluatie van de samenwerking binnen de NMBS-groep

— studie omtrent gespreid vervoer.

In het kader van de derde Europese postale richtlijn die voorziet in een volledige openstelling van de postmarkt voor concurrentie tegen 1 januari 2011 zullen een aantal voorbereidingen en beslissingen moeten genomen worden. Tevens zal beroep moeten worden gedaan op een zakenbank voor onafhankelijk advies inzake het eigen vermogen van de Post NV.

52. DE POST

B.A. 33 41 52 31.00.03 — Vergoeding van de aan de Post opgelegde kosten bij de uitoefening van de taken van openbare dienstverlening die haar werden toevertrouwd

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	317 320	320 983	322 883	326 946	**332 883**	**337 883**
c	317 321	320 983	322 883	326 946	**332 883**	**337 883**

Note explicative

Les entreprises publiques ont été profondément réformées et modernisées au cours des dernières années. C'est cependant un souci permanent que d'adapter la structure des entreprises publiques aux divers besoins et d'en améliorer autant que possible l'efficience et la maîtrise des coûts.

Via les contrats de gestion, il faut s'efforcer de garantir la haute qualité de la gestion de ces entreprises ainsi que leur prestation de service d'intérêt général. Elles doivent mettre en place des instruments de gestion avec des objectifs clairs et mesurables en matière de prestation de services publics.

En outre, le politique doit veiller aux développements en matière de réglementation et d'organisation du marché des secteurs dans lesquels les entreprises publiques sont actives.

Pour toutes ces tâches, il est régulièrement fait appel aux spécialistes externes via consultance externe.

Ces crédits évoluent en fonction des accents posés par les responsables politiques.

Au cours des dernières années, les crédits ont entre autres été utilisés pour:

— support juridique dans les dossiers de contentieux Sabena;

— support dans le dossier réforme du FIF (Fonds de l'infrastructure ferroviaire);

— avis juridiques financiers et stratégiques;

— évaluation de la collaboration au sein du groupe SNCB

— étude relative au transport diffus

Dans le cadre de la troisième directive postale européenne qui prévoit une ouverture complète à la concurrence du marché de la poste au 1er janvier 2011, un certain nombre de décisions doivent encore être prises le plus rapidement possible. Il doit aussi être fait appel à une banque d'affaire pour des conseils indépendants concernant le patrimoine propre de La Poste SA.

52. LA POSTE

A.B. 33 41 52 31.00.03 — Rémunération des frais occasionnés à la Poste pour l'exercice des tâches de services publics qui lui sont confiées

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	317.320	320.983	322.883	326.946	**332.883**	**337.883**
c	317.321	320.983	322.883	326.946	**332.883**	**337.883**

Verklarende nota

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

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

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

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

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

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

Evolutie van de kredieten

Berekening van het bedrag voor 2009:

Index januari 2009 = 127,99

Index januari 2005 = 115,88

De bijdrage 2009 beloopt dus 290 613 000 (basis) x 127,99/115,88 = 320 983 000 euro.

Sinds 1.1 2005 is De Post btw-plichtig.

De financiële tussenkomst van de Staat ingevolge het beheerscontract kan worden opgesplitst in vergoeding voor de van BTW vrijgestelde diensten (postale en financiële dienstverlening) en de belastbare diensten (verkoop van fiscale en boetezegels en uitreiking van niet-geadresseerd verkiezingsdrukwerk).

In 2008 werden de btw bijdragen verrekend over de jaren 2006 (2 672 keuro) en 2007 (937 keuro), zijnde 3 609 keuro.

Vermits er in 2008 geen verkiezingen plaatsvonden is er in 2009 geen BTW verschuldigd. Voor 2010 wordt opnieuw een bedrag aan BTW voor 937 keuro opgenomen.

Voor 2010 wordt in overeenstemming met de bepalingen van art. 13,6° van het vierde beheerscontract voorzien in een indexprovisie van van 0,3% (omzendbrief opmaak budget 2010), zijnde 962 949 euro.

Totaal krediet 2010: 320 983 000 + 962 949 (index)+ 937 000 (BTW)=322 883 000 (afgerond)

Note explicative

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

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

L'intervention financière visée est fixée à un montant de 290.613.000 euros par année (du 24/9/2005 au 23/9/2006).

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

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

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

Evolution des crédits

Calcul du montant pour 2009:

Index janvier 2009 = 127,99

Index janvier 2005 = 115,88

La contribution pour 2009 s'élève donc à 290.613.000 (base) x 127,99/115,88 = 320.983.000 euros.

Depuis le 1.1.2005, La Poste est assujettie à la TVA.

L'intervention financière de l'État sur base du contrat de gestion peut être repartie en indemnités pour des services non soumis à la TVA (prestations de services postaux et financiers) et en services imposables (vente de timbres fiscaux et timbres pénaux et la délivrance des imprimés électoraux non-adressés).

En 2008, les montants TVA ont été calculés sur les années 2006 (2.672 keuros) et 2007 (937 keuros), soit 3.609 keuros.

Etant donné qu'il n'y a pas eu élections en 2008, aucune TVA ne doit être acquittée en 2009. Pour 2010, un montant TVA de 937 kEUR est à nouveau inscrit.

Pour 2010, une provision d'index de 0,3% est prévue conformément aux modalités de l'art. 13,6° du quatrième contrat de gestion (circulaire relative à élaboration budget 2010), soit 962.949 euros.

Total crédit 2010: 320.983.000 + 962.949 (index) + 937.000 (TVA) = 322.883.000 (arrondi)

Voor de meerjarenraming:

— werd uitgegaan van een btw-bedrag van 937 keuro terug te brengen tot nul indien in het voorafgaande jaar geen verkiezingen plaatsvonden

— naar aanleiding van de liberalisering vanaf 2011 wordt de beheersovereenkomst opgetrokken met de kost van de universele dienstverlening. De stijging wordt geraamd op jaarlijks 5 000 keuro ten opzichte van het voorgaande jaar.

53. BELGACOM PLAN PTS

B.A. 33 41 53 32.00.02 — Sociale voordelen toegekend aan de personeelsleden van de Dienst Kijk- en Luistergeld en van de Radio Maritieme Dienst die verkozen hebben om terug te keren naar Belgacom.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	180	248	208	208	**208**	**208**
c	208	248	208	208	**208**	**208**

Verklarende nota

Het personeel van Belgacom dat bij de Dienst Kijk- en Luistergeld en bij de Radio Maritieme Dienst geaffecteerd was, werd op 1 april 1997 overgedragen aan het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie, waarbij ze de mogelijkheid kregen om terug te keren naar Belgacom om van verlof voorafgaand aan de pensionering te genieten (Koninklijk Besluit van 3 april 1997).

Naast de rustpensioenen, de vertrekpremies en de periodieke toelagen gedragen door de Begroting van de Pensioenen (artikel 51 13 32.00.02), draagt de Federale Staat de financiële last van de sociale voordelen (artikel 7 van het Koninklijk Besluit van 19 mei 1998).

In 1998 werden de noodzakelijke bedragen ingeschreven in de Begroting der Pensioenen terwijl in 1999 een krediet van 223 104 euro voorzien werd op de huidige basisallocatie om de terugbetaling toe te laten van de kosten van de aan Belgacom door het departement toegekende sociale voordelen.

Het bedrag werd jaarlijks geïndexeerd.

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

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

In 2009 diende bij gelegenheid van de budgetcontrole een bijkomend krediet van 40 000 euro te worden ingeschreven. Door de collectieve arbeidsovereenkomst 2006 – 2008 werd er een nieuw voordeel toegekend aan de gepensioneerden van Belgacom (eenmalige premie van 300 euro). Dit had

Pour les prévisions pluriannuelles:

— le montant de la TVA a été estimé à 937 keuros, à ramener à 0 dans le cas où des élections n'ont pas eu lieu l'année précédente

— suite à la libéralisation à partir de 2011, le contrat de gestion est majoré des coûts de la prestation de service universelle. L'augmentation est estimée à 5.000 keuros annuels par rapport à l'année précèdante.

53 BELGACOM PLAN PTS

A.B. 33 41 53 32.00.02 — Avantages sociaux accordés aux agents du Service Radio-Télévision Redevances et du Service Radio Maritime qui ont opté pour le retour à Belgacom.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	180	248	208	208	**208**	**208**
c	208	248	208	208	**208**	**208**

Note explicative

Le personnel de Belgacom qui a été affecté au Service de Radio-Télévision Redevances et au Service Radio Maritime, a été transféré le 1er avril 1997 à l'Institut Belge des Services Postaux et des Télécommunications, avec la possibilité de retourner à Belgacom pour y bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite (arrêté royal du 3 avril 1997).

En plus des pensions de retraite, primes de départ et allocations périodiques à charge du Budget des Pensions (AB 51 13 320002), l'État Fédéral prend en charge la charge financière des avantages sociaux (article 7 de l'arrêté royal du 19 mai 1998).

En 1998, les montants nécessaires ont été inscrits au Budget des Pensions tandis qu'en 1999, un crédit de 223.104 euros a été prévu sur la présente allocation de base afin de permettre le remboursement des coûts des avantages sociaux accordés par le département à Belgacom.

Le montant a été indexé annuellement.

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

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

En 2009, à l'occasion du contrôle budgétaire, un crédit supplémentaire de 40.000 euros a dû être inscrit. De par la convention de travail collective 2006 - 2008, un nouvel avantage a été attribué aux personnel pensionné de Belgacom (une prime unique de 300 euros). Ceci a eu pour

een verhoging van de factuur voor de bijdragen van het 3de trimester 2008 met 44 400 euro tot gevolg.

Vermits de kredieten 2008 niet volstonden om deze bijkomende kost te dragen en de aanpassing van de kredieten via herverdeling wettelijk niet mogelijk was, diende deze op de begroting 2009 te worden aangerekend.

Voor 2010 werd het krediet terug op het niveau van 2008 gebracht.

conséquence d'augmenter la facture pour les contributions du 3ème trimestre 2008 de 44.400 euros.

Etant donné que les crédits 2008 ne suffisaient pas pour supporter ces frais supplémentaires et que l'adaptation des crédits n'était pas légalement possible au moyen d'une redistribution, ceux-ci ont dû être imputés sur le budget 2009.

Pour 2010, le crédit a été remis au niveau de 2008.

ORGANISATIEAFDELING 51 : DIRECTORAAT GENERAAL VERVOER TE LAND

Het Directoraat-generaal Vervoer te Land is bevoegd voor:

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

Het DGVL staat ook in voor de coördinatie van het beleid van de verschillende vervoersmodi te land (met inbegrip van de interconnecties met het maritiem vervoer en de luchtvaart) en voor de bevordering van de intermodaliteit zowel wat het personenvervoer als het goederenvervoer betreft.

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

Ondersteunings- en strategische cel van de directeur-generaal

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

Directie Spoorvervoer

De Directie Spoorvervoer heeft tot doel het spoorwegaanbod en de investeringen in deze sector te ondersteunen. Zij draagt bij tot het beleid inzake spoorwegen, zowel op nationaal als op internationaal vlak, door te trachten twee gerelateerde doelstellingen te bereiken:

- het uitbreiden van het marktaandeel
- en de verbetering van de veiligheid, de stiptheid en de kwaliteit van de dienstverlening.

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

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

Zij draagt bij tot de opmaak van de beheerscontracten tussen deze entiteiten en Staat en waakt ook over de naleving ervan.

In dit kader bekommert zij zich onder meer over de vastleggingen en vereffeningen van de overheidsdotaties, de opvolging van de juiste uitvoering van de investeringsprogramma's en de kwaliteitscontrole van de dienst. De huidige beheerscontracten betreffen de periode 2008-2012. Zij zijn op 1 juli 2008 afgesloten en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 3 juli 2008.

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

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

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

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

De verschillende evoluties die de spoorwegsector in de loop van de laatste jaren heeft gekend (en die het nog kent), evenals de hulp noodzakelijk voor de groei van het spoorwegvervoer in een context van beperkte overheidsuitgaven hebben begin 2008 tot een reorganisatie van de Directie Spoorvervoer geleid, waar de service aan de klant en de optimale betrekkingen met stakeholders nu centraal staan.
Het gaat onder meer om de volgende ontwikkelingen:
- de herstructurering begin 2005 van oude NMBS in drie vennootschappen en het Fonds voor de spoorweginfrastructuur;
- internationaal en nationaal objectieven inzake milieu, waaronder de progressieve internationalisering van de externe kosten van de verschillende vervoersmodi;
- tweede en derde spoorwegpakket van de Europese Unie, met eisen inzake harmonisatie voor wat de veiligheid, interoperabiliteit, rechten en plichten van de reizigers betreft, enz;
- Europese richtlijnen betreffende de overheidssteun;
- de impuls die door Europa aan het goederenvervoer per rail wordt gegeven
- de Europese regeling betreffende het openbare vervoer van personen per spoor en over de weg;
- de liberalisering en de ontwikkeling van de concurrentie op de Belgische rail;
- steeds dringendere verwachtingen van de klant ten aanzien van veiligheid en kwaliteit van de dienst;
- de behoefte aan een spoorweginfrastructuur en een beleid van deze die aan de toenemende eis op het niveau van het vervoer voldoet.

De Directie Spoorvervoer is uit de volgende diensten samengesteld:

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

- **Dienst Binnenlands reizigersvervoer :**

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

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

- **De cel Juridische Ondersteuning**
  Deze dienst houdt zich in samenwerking met de dienst Markt van het spoorvervoer, bezig met de Belgische bijdrage tot de uitwerking van de nieuwe Europese reglementering en vervolgens van zijn omzetting in Belgisch recht. Zij adviseert de directie op verschillende gebieden.

Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van het Spoor

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

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

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

Wettelijke context

In 1998 heeft de Raad het **eerste spoorwegpakket** voorgesteld, goedgekeurd op 26 februari 2001 en op 15 maart van hetzelfde jaar gepubliceerd. De lidstaten moesten het omzetten in nationaal recht voor 15 maart 2003.
Dit pak was samengesteld uit 3 richtlijnen waardoor elke spoorwegonderneming op basis van communautaire en niet discriminerende criteria in de Europese Unie een vergunning heeft verkregen teneinde internationale spoorwegdiensten te kunnen aanbieden. Dit in eerste instantie voor het vervoer van de goederen.

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

In het **derde spoorwegpakket**, werd de voortzetting van de integratie van het Europese spoorwegsysteem reeds door middel van vier nieuwe voorstellen voorgesteld. Zij omvat een richtlijn betreffende de certificatie van de bestuurders en een ander betreft de liberalisering van de markt voor het vervoer van passagiers, alsmede twee regelgevingen. Eén betreft de rechten en de welwillendheid van de passagiers in internationaal spoorwegvervoer en de andere betreft de kwaliteit van het vervoer van goederen per spoor. De Commissie herinnert bovendien aan dat de integratie van de Europese spoorwegsystemen een technische harmonisatie vereist teneinde de interoperabiliteit van het materiaal en de infrastructuur te waarborgen.

Taken

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

I Interoperabiliteit en indienststelling infrastructuur

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

- Evaluatie van de voorstellen van de infrastructuurbeheerder of spoorwegondernemingen voor het niet toepassen van de TSI en de minister adviseren over de voorstellen.
- In samenwerking met de infrastructuurbeheerder de invulling van de open punten in de TSI bepalen en overmaken aan de Europese Commissie.
- Samenwerking met de organisaties die de taken van de aangemelde organisaties coördineren.
- Opvolging van het werk van het Belgische instituut voor normalisatie bij het uitwerken van nieuwe normen die zullen opgenomen worden in de TSI voor het spoorwegsysteem.
- Verlenen van de toelating tot de ingebruikname van nieuwe en/of aangepaste installaties (infrastructuur, energieafname en seininrichting).
- Inventaris opmaken in samenspraak met de Infrastructuurbeheerder betreffende de te volgen werkwijze. De bedoeling is in functie van de werken die de IB plant voorafgaandelijk enerzijds de ombouw waarvoor een formele ingebruikneming nodig is, en anderzijds de ombouw waarvoor er een manier van werken zal aanvaard worden en waarbij de veiligheidsinstantie toezicht zal houden via audits en controles, te bepalen.
- Bij de aanleg van nieuwe infrastructuur verificatie van de conformiteit met de TSI. Indien afwijkingen worden aanvaard, medewerking bij het opstellen van een gemotiveerde afwijking met de TSI voorleggen aan de Europese Commissie.
- Verificatie van de conformiteit met de nationale veiligheidsregels indien er nog geen TSI bestaat:
    - Toezicht op het bijhouden van het nationaal infrastructuur register, controle op de aanwezigheid van de gegevens zoals opgelegd door de TSI;
    - Opvolging van het onderhoud voorgeschreven in de TSI.
- Controles op de inspecties door de IB van de toeristische lijnen.
- Beoordelen dan de aanvraag of de hernieuwing en in voorkomend geval de uitbreiding van de veiligheidsvergunning voor de IB.
- Medewerking aan de ontwikkeling van het bestek van de infrastructuur.

II Interoperabiliteit en indienststelling materieel

Deze tak van de dienst wordt verzekerd door specialisten materieel en gevaarlijke goederen. Hun taken bestaan voornamelijk uit:

(1) Toelating tot indienststelling van al in gebruik zijnde materieel

- Ontwerpen, publiceren en toepassen van de regels die de wijze beschrijft waarop materieel in gebruik genomen wordt in België.

- Onderzoek en evaluatie van wat nodig is om toelating tot ingebruikneming van materieel op de Belgische spoorweginfrastructuur te geven. Dit gebeurt door het nemen van de leiding van de indienststellingscomités. De comités worden samengesteld uit medewerkers van de IB en aangemelde instanties voor de controle van de nationale veiligheidsregels, de vaststellingen worden er besproken en de te nemen maatregelen geïnventariseerd.
- Verificatie van het al toegekend veiligheidscertificaat in een andere lidstaat, onderzoek van het dossier betreffende het onderhoud en de operationele kenmerken voor wat betreft het rollend materieel.
- Indien nodig het definiëren en opvolgen van nieuwe testen zoals vastgelegd in het indienststellingscomité.
- Goedkeuring van het dossier voor indienststelling en eventueel afleveren van een attest van indienststelling.
- Afleveren van vergunningen en inventariseren van de documenten.
- Invoering van de toelating in het NVR.
- Inventariseren van al het toegelaten rollend materieel.
- Afleveren van een toelating voor het gebruik vanspoorweginfrastructuur voor bepaalde types van rollend materieel zoals light-rail of historisch materieel.

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

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

III Safety

Deze tak van de dienst wordt verzekerd door specialisten in de spoorwegexploitatie. Hun taken bestaan voornamelijk uit:
- Controles op de treinbestuurders en treinpersoneel en ook het sedentair veiligheidspersoneel.

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

IV Internationale samenwerking.

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

- In samenwerking met ERA bepalen van de voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan veiligheidsbeheerssystemen van spoorwegondernemingen en van de infrastructuurbeheerder.
- Toezicht op het werk van de aangemelde instanties in samenwerking met ERA.
- Medewerking in de werkgroep certificatie van de werkplaatsen opgericht door ERA.
- DVIS vertegenwoordigt België in de ILGGRI (Internation Liaison Group of Government Railsway Inspectorates).
- Medewerkingen in de technische werkgroep van de Europese Commissie, op aanduiding van Belgische vertegenwoordiger in het'*interoperability committee'*.
- Medewerking in de technische werkgroepen van de OTIF.
- Medewerking met het ERA bij het opstellen van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, veiligheidsmethodes en veiligheidsdoelstellingen, dit bestaat ook in medewerking aan de *werkgroep CSM (Common Safety Methods)*, *CST* en *CSI* en de bijbehorende *task forces*.

- Samenwerking met ERA om te komen tot een opmaken van de databank met de nationale regelgeving van de diverse lidstaten van de Europese Unie.
- Mededeling en motivatie van de wijzigingen aan de nationale veiligheidsvoorschriften aan de Europese commissie.
- Samenwerking met ERA, in de werkgroep SCA voor harmonisering van aanvraagvoorwaarden voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat en voor het bepalen van de strategie voor het verkrijgen van één communautair veiligheidscertificaat.
- Samenwerking met ERA voor het opstellen van de nieuwe en aanpassing van de bestaande TSI's en ook medewerking in de ERTMS werkgroepen voor de verdere definitie van de ETCS specificaties.
- Belgische vertegenwoordiging in het comité opgericht overeenkomstig EU1996/48 artikel 21 voor het onderzoek en aanvaarding van nieuwe technische regelgeving voorgesteld door de Europese Commissie.
- Belgische vertegenwoordiging in de internationale expertenwerkgroepen, en medewerking in de diverse subwerkgroepen, betreffende RID.

V Rapportering en communicatie

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

Directie Binnenvaart

De bijzonderste taak van deze directie bestaat erin er over te waken dat het vervoer van goederen over de binnenwateren veilig gebeurt met het oog op een optimale dienstverlening aan de klant en een eerlijke concurrentie tussen de marktactoren.

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

Concreet vertaalt zich dat in het uitreiken van:

- getuigschriften van vakbekwaamheid
- vergunningen van toegang tot het beroep
- exploitatievergunningen
- attesten van toebehoren aan de Rijnvaart of de Belgische vloot
- communautaire vaarbewijzen

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

Directie Intermodaliteit (nu gedeeltelijk Functionele expertise en ondersteuning in Mobiliteit**)**

De Directie Intermodaliteit coördineert de acties ter bevordering van de intermodaliteit van de verschillende wijzen van vervoer te land.

Voor het GEN-project rond Brussel en het gecombineerde vervoer, neemt de directie deel aan de coördinatie van acties die aandacht besteden aan verschillende transportmodi, zowel van goederen als van

personen. Zij neemt deel aan de begeleidingsstructuren voor de implementatie van het GEN, o.a. met de gewesten en de openbare vervoersmaatschappijen. Zij coördineert tevens de acties op nationaal en internationaal vlak ten voordele van het gecombineerde vervoer.
Voor wat betreft de transportorganisatoren, reglementeert en controleert deze directie de toegang tot het beroep van tussenpersonen in het vervoer (vervoerscommissionair en makelaar). Zij reikt onder meer de vergunningen en attesten van vakbekwaamheid uit.

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

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

Directie Wegvervoer: reglementering en controle

De directie is belast met het voorkomen, opsporen en beteugelen van overtredingen tegen de wetgeving en de reglementering betreffende het vervoer van goederen en personen, die over de weg worden begaan. De dienst streeft de drie volgende doelstellingen na:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid;
- het bevorderen van de eerlijke mededinging tussen vervoerders;
- het waarborgen van correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.

Op dit vlak werkt deze dienst nauw samen met de andere Belgische controlediensten voor het wegvervoer in het raam van een nationaal actieplan. De dienst werkt ook samen met de controlediensten van negen andere Europese landen in het kader van het akkoord “Euro Controle Wegen”.

Inzake het vervoer van goederen over de weg bepaalt de Directie Wegvervoer de regels voor de toegang tot en de uitoefening van het beroep, zowel voor het nationaal als het internationaal vervoer. Zij reikt nationale of communautaire transportvergunningen uit alsmede getuigschriften voor extracommunautair vervoer aan de (kandidaat-)vervoerders. Zij reikt eveneens attesten uit aan bepaalde categorieën van bestuurders.

Wat het vervoer van personen over de weg betreft, werkt de directie eveneens de algemene regeling uit, in nauwe samenwerking met de gewestelijke overheden die bevoegd zijn inzake stads- en streekvervoer. Zij houdt eveneens, naar analogie van hetgeen gebeurt op het vlak van het goederenvervoer, toezicht op de naleving van de voorwaarden betreffende de toegang tot het beroep en tot de markt voor het internationale en nationale vervoer van personen.

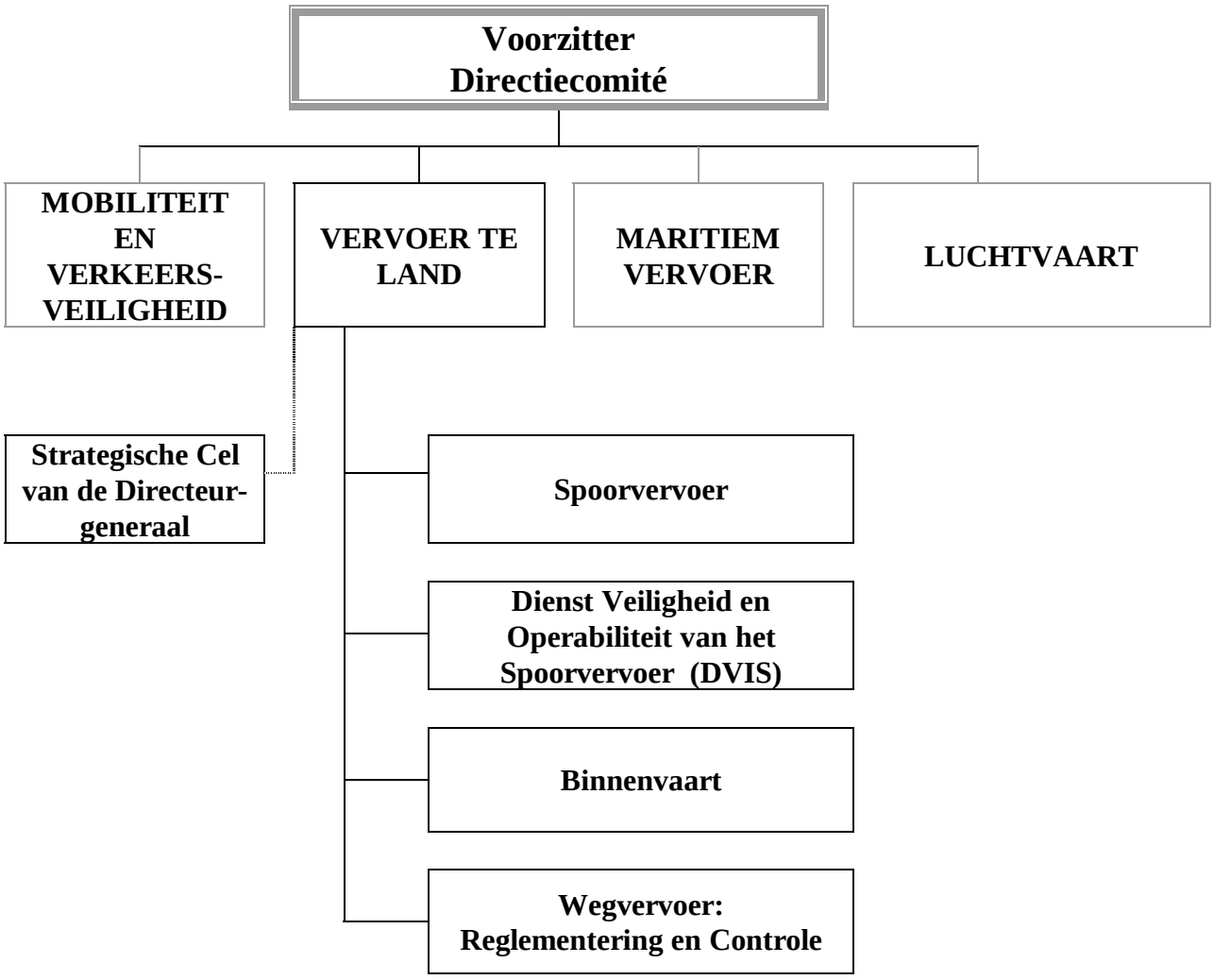
De directie staat ook in voor de organisatie van de examens van vakbekwaamheid voor het vervoer over de weg van goederen en reizigers.

Strategische cel van de Directeur-generaal

Deze cel helpt de directeur-generaal bij het realiseren van haar taken en doelstellingen door het ontwikkelen van strategische keuzes nodig voor het toepassingen van het beleid dat gedefinieerd werd voor het geheel van de transportmodi en dit binnen het Directoraat zelf maar ook en vooral in samenwerking met de andere Directoraten-generaal.

Zij verzekert tevens de beschikbaarheid van de personele, materiële en financiële middelen nodig voor aan het DGVL toevertrouwde taken. Zij is ook belast met het verbeteren van de coördinatie tussen de diverse directies (vb. best practices) et onderzoekt de middelen voor de opvolging, de evaluatie en de verbetering van de door de diverse diensten en directies behaalde resultaten. Zij vertegenwoordigt de Directeur-generaal bij manifestaties, vergaderingen en fora.

Structuur/organigram van het Directoraat generaal Vervoer te Land



Crédits attribués à la division organique/Kredieten toegekend aan de organisatieafdeling

Programme / Programma		2008 réalisé realisatie	2009 initial initieel	2009 ajusté aangepast	**2010 proposition voorstel**	+/- 2010-2009	2011 estimation raming	2012 estimation raming	2013 estimation raming
P0 subsistance	b	11.463	11.663	11.767	**9.879**	-1.888	965	956	965
bestaansmiddelen	c	11.979	11.663	11.767	**9.879**	-1.888	965	956	956
P1	b	2.960.650	2.619.510	2.548.909	**2.871.829**	322.920	2.957.387	3.004.284	3.006.340
	c	2.998.928	2.619.072	2.540.160	**2.881.215**	341.055	2.958.172	3.005.265	3.005.286
P2	fb	-	-	-	**3.248**	3.248	4.020	4.020	4.020
	fc	-	-	-	**3.248**	3.248	4.020	4.020	4.020
P3	fb	-	-	-	**392**	392	758	758	758
	fc	-	-	-	**392**	392	758	758	758
P4	b	-	-	-	**1.236**	1.236	1.236	1.236	1.236
	c	-	-	-	**1.236**	1.236	1.236	1.236	1.236
Totaux /	b	2.971.813	2.631.173	2.560.676	**2.882.944**	322.268	2.959.588	3.006.476	3.008.541
Totalen	c	3.010.907	2.630.735	2.551.927	**2.892.330**	340.403	2.960.373	3.007.457	3.007.487
	fb	-	-	-	**3.640**	3.640	4.778	4.778	4.778
	fc	-	-	-	**3.640**	3.640	4.778	4.778	4.778

BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA 51/0

01. Personeel

Personeelseffectief in FTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A	53,8	56,54	**56,89**
B	8,0	7,23	**7,39**
C	113,6	101,76	**101,20**
D	22,1	17,70	**16,65**
Totalen	197,5	183,23	**182,13**

Uitgaven (in duizendtallen euro)

Statut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Statutair personeel	(01 11.00.03)	b	8.393	9.299	**8.539**
		c	8.440	9.299	**8.539**
Niet-statutair personeel	(01 11.00.04)	b	361	400	**388**
		c	361	400	**388**
		b	8.754	9.699	**8.927**
Totalen		c	8.801	9.699	**8.927**

Verklarende nota

Voor 2010 werden de personeelskredieten van de OA 51 die deel uitmaken van de personeelsenveloppe (BA's 1100.03 en 1100.04) aangepast zoals beschreven onder OA 21 BA 1100.03.

02. Werkingskosten

(in duizendtallen euro)

PA	**B.A.**	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Erelonen	b	234	671	**62**	**62**	**62**	**62**
			c	362	671	**62**	**62**	**62**	**62**
	12.00.01.2	Aankopen	b	164	271	**237**	**237**	**237**	**237**
			c	229	271	**237**	**237**	**237**	**237**
	12.00.01.3	Energie	b	104	136	**131**	**131**	**131**	**131**
			c	109	136	**131**	**131**	**131**	**131**
	12.00.01.5	Vergoedingen	b	266	320	**236**	**236**	**236**	**236**
			c	293	320	**236**	**236**	**236**	**236**
02	**12.00.01**	**Totalen**	**b**	**768**	**1.398**	**666**	**666**	**666**	**666**
			c	**993**	**1.398**	**666**	**666**	**666**	**666**
02	12.00.04	Informatica	b	-	-	**-**	-	-	-
			c	-	-	**-**	-	-	-
02	74.00.01	Uitrusting	b	52	251	**237**	247	247	247
			c	206	251	**237**	247	247	247
02	74.00.04	Informatica	b	3	10	**10**	13	4	13
			c	3	10	**10**	13	4	13
Algemene totalen			**b**	823	1.659	**913**	926	917	926
			c	1.202	1.659	**913**	926	917	926

Verklarende nota

1) BA 02 1200.01 dient tot dekking van volgende kosten:
   - de overname van bevoegdheden inzake binnenvaart;
   - de kosten voor aankoop van kledij voor nieuwe wegcontroleurs;
   - de kosten van de brandstofprijzen van de voertuigen voor controleopdrachten;
   - kosten voor organisatie van een stage 'Euro Controle Route' die om de 2 jaar gehouden wordt;
   - kosten voor het voorzitterschap van een werkgroep over het vervoer van de gevaarlijke goederen die om de 5 jaar plaatsvindt;
   - deelnamekosten aan een salon voor transporteurs in 2010
   - verplaats- en verblijfskosten van de leden van de Raad van de Tussenpersonen Goederenvervoer
   - de kosten voor kilometervergoedingen en reiskosten;

2) Vanaf 2010 worden de kosten van het secretariaat van het Raadgevend Comité van de Gebruikers niet meer in de lasten van de groep NMBS-Holding opgenomen teneinde de onafhankelijkheid te garanderen. Een bedrag van 12.500 wordt naar BA 51 02 12.00.01 overgebracht.

3) De beheerscontracten tussen de Staat en de openbare spoorwegondernemingen voorzien in een gedeeltelijke compensatie van de werkingskosten van DVIS voor 25 VTE. Met ingang van 2008 en ook voor de komende jaren is de compensatie voor de kosten gerelateerd aan de werking van DVIS geforfaitiseerd en vastgesteld op 2.833 keuro (in euro 2008), zijnde het in de initiële begroting 2008 voorziene bedrag. Deze kosten worden gecompenseerd op de exploitatietoelagen aan de NMBS-groep. De verdeling is vastgesteld als volgt : Infrabel (65,95% van het totaal zijde 1.868 keuro), NMBS-Holding (23,78%zijnde 674 keuro) en de NMBS (10,27% zijnde 291 keuro). In 2009 werden deze sommen geïndexeerd en worden er geen terugstortingen meer gedaan van niet aangewende bedragen.

   In 2010 is er besloten om een organiek begrotingsfonds voor deze dienst te creëren. De personeelskosten die op BA 51 01 11.00.06 en BA 51 02 12.00.48 (kosten van gedetacheerd Personeel) werden ingeschreven, evenals het deel van de werkingskosten in verband met de taak van deze dienst worden in het budgettaire fonds naar de activiteit 51/20 overgebracht (verdere uitleg onderaan).

4) In 2009 werden de personeelskosten en werkingskosten voor het onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten incidenten op het spoor respectievelijk op BA 51 01 11.00.07 (personeel) en BA 51 02 12.00.01 ingeschreven (werking).
   In 2010 werd beslist om een organiek begrotingsfonds voor deze dienst te creëren. De personeelskredieten worden overgebracht naar BA 51 30 11.00.07, evenals het deel van de werkingskosten in verband met de taak van deze dienst; 16.000 EUR wordt overgebracht naar de activiteit 51/30 (verdere uitleg onderaan).

5) een bedrag van 2.000 EUR wordt eveneens van BA 51 02 12.00.01 overgebracht naar BA 21 02 12.00.01 (Vergoedingen en verblijfskosten) in het kader van de in 2010 opgerichte dienst Functionele Expertise en Ondersteuning Mobiliteit in de OA 21, en dit voor de personeelsleden die van OA 51 zullen worden geaffecteerd naar deze dienst.

6) Het krediet op BA 02 74.00.01 wordt hoofdzakelijk gebruikt voor de aankoop van wagens die ouder zijn dan 8 jaar of die meer dan 200.000 km gereden hebben (150 keuro) en hun aanpassingskosten (60 keuro). Het saldo wordt gebruikt voor de aankoop van nieuwe leesapparatuur voor digitale tachygrafen (1 keuro), van digitale fotoapparaten (1 keuro), van GSM's , GPS (3 keuro), van blauwe zwaailichten en kegels (10 keuro) en van klein veiligheidsmateriaal (12 keuro).

7) Het krediet van 10.000 euro op BA 02 74.00.04 is bestemd voor de aankoop van compacte printers voor de dienst ADR (4.000 euro) en van een specifieke printer bestemd voor het afdrukken van geplastificeerde

certificaten voor de Binnenvaart met inbegrip van de integratiesoftware voor de gegevens en de startlevering (6.000 euro) ,

B.A. 33 51 02 12.00.48 (Beg OD AP BA)

Tekst : Bezoldigingen en vergoedingen gedetacheerd personeel.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	-	-	-	-	-
c	-	-	-	-	-	-

Verklarende nota

Pro Memorie

03. Andere werkingsuitgaven

B.A. 33 51 03 34.00.01 (Beg OA AP BA)

Tekst : Schadevergoedingen aan derden

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	-	-	-	-	-
c	-	-	-	-	-	-

Verklarende nota

De wettelijke basis vindt zijn oorsprong in de burgerlijke aansprakelijkheid van de Staat (art. 1382 en volgende van het Burgerlijk Wetboek).

Het aangevraagde krediet wordt meestal aangesproken in het kader van ongevallen veroorzaakt door wegcontroleurs die over een wagen van het Bestuur beschikken.

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

BA.. 33 51 03 35.00.01 (Beg OA AP BA)

Tekst : : Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoor, te Bern

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010(*)**	2011	2012	2013
b	-	36	**39**	39	39	39
c	38	36	**39**	39	39	39

(*) Voorheen BA 51.11.35.00.01

Juridische basis

- Wet van 25 april 1983 houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), en van de Bijlagen (Protocol betreffende de voorrechten en immuniteiten van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF); Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van Internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM) en hun Bijlagen), opgemaakt te Bern op 9 mei 1980.
- Wet van 24 januari 1973 houdende goedkeuring van volgende internationale akten: 1. Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en Bijlagen; 2. Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagages per spoorweg (C.I.V.). Bijdragen, in de uitgaven van het Centraal Bureau, van de Staten die partij zijn bij de voornoemde internationale overeenkomsten.
- Financieel en boekhoudkundig reglement van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) – Artikel 18: financiering door de Lidstaten met voorschotten.
- Protocol van Vilnius (COTIF 1999) dat door België geratificeerd werd.

Verklarende nota

Na de ratificatie van COTIF 99 bedraagt onze bijdrage 1,842% van het totale budget van de OTIF.

Voor het budget 2009 zal België 56.543,40 CHF betalen als bijdrage.
56.543,40 CHF / 1,5913 = (afgerond) **36 k EUR**

Deze uitgave wordt beïnvloed door de evolutie van de prijzen.

Dit krediet bevond zich tot in 2009 op de BA 51 10 35 00 01 en wordt vanaf 2010 op het programma 0 getransfereerd.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 51/1: SPOORWEGVERVOER

Inleiding: Organisatie van de spoorwegsector, beheerscontracten 2008-2012

In het kader van het duurzaam mobiliteitsbeleid van de regering krijgen de drie vennootschappen van de NMBS-Groep in de beheerscontracten de volgende twee hoofddoelstellingen toegewezen:

- werken met groeiscenario's waarin de stijging van het aantal treinreizigers hoger blijft dan het algemene groeitempo van het aantal verplaatsingen;
- hoog scoren op het gebied van de kwaliteit van de dienstverlening, om de verwachtingen van de reizigers wat betrouwbaarheid en comfort voor, tijdens en na hun treinreis betreft in te lossen.

Een duurzaam beleid voeren vooronderstelt bovendien dat:

- het milieueffect van de activiteiten nauwgezet wordt beheerst en gevolgd;
- de NMBS-Groep het toezicht op zijn financiële schuld behoudt.

De beheerscontracten bepalen dus welomschreven groei- en kwaliteitsdoelstellingen en leggen vast hoe de verwezenlijking ervan moet worden geëvalueerd en gevolgd. Voor de drie vennootschappen houden ze de verplichting in om een milieubeleidsplan uit te werken en uit te voeren. Ze schrijven ook voor dat de netto financiële schuld van elke vennootschap en de geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep zullen worden gestabiliseerd op het peil van 2008 en vanaf dan niet verder zullen stijgen.

De op 17/07/2009 door de Ministerraad goedgekeurde eerste bijvoegsels bij deze beheerscontracten maken melding van de volgende beslissingen.

- Naar aanleiding van de beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 (herstructurering FSI) wordt vanaf 2009 de gezamenlijke exploitatietoelage van Infrabel en de NMBS verminderd met 300.000 k EUR 2005: de NMBS krijgt 3.300 k EUR 2008 minder en het overige bedrag wordt afgetrokken bij Infrabel, ter compensatie van de overname door de Staat van de lasten van het Fonds voor Spoorweginvesteringen (FSI).
- Op dezelfde Ministerraad van 23/10/2008 werd ook beslist 346.000 k EUR te besparen op de investeringstoelage: enerzijds komt er een vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146.000 k EUR voor 2009, die gecompenseerd wordt door een verhoging van de exploitatietoelage met 6.000 k EUR 2009 voor 2009 en met 10.000 k EUR 2009 voor 2010 en anderzijds wordt een vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200.000 k EUR voor 2009 doorgevoerd, die gecompenseerd wordt door een verhoging van de exploitatietoelage met 10.000 k EUR 2009 vanaf 2010.
- De algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 geldt ook voor de drie overheidsbedrijven die concurreren met privébedrijven. Voor Belgacom en de NMBS-Groep gaat deze maatregel in op 1 januari 2009 en voor De Post N.V. op 1 januari 2010. Bij de NMBS-Groep komen enkel de activiteiten B-Cargo en Internationale Reizigers van de NMBS in aanmerking in het raam van de concurrentie. De vermindering van de toelagen werd geraamd op 70 miljoen EUR in 2009 en op 84 miljoen EUR in 2010 (beslissing over bedrijfsvoorheffing van de Ministerraad van 06/03/2009).
- Andere wijzigingen worden aangebracht enerzijds, om fouten in de initiale tekst te verbeteren en anderzijds, ten gevolge van elementen die geëvolueerd hebben of nog evolueren sinds de ondertekening van de contracten:
  - de omvorming van het Fonds voor Spoorweginvesteringen in N.V. S.A. FIF-FSI, waardoor Infrabel en de SNCB Holding nieuwe overeenkomsten met deze N.V. moeten afsluiten;
  - de aanpassing van de lijst met de stations en de stopplaatsen;
  - de inachtname van de door Infrabel reeds geleverde inspanningen bij de kwaliteitsbewaking vóór de afsluiting van het contract;

– de technische aanpassing van de artikels 15 en 16 van het beheerscontract van de NMBS m.b.t. de tariefbeperkingen, want de aanpassing van de prijzen op 1 februari 2009 werd uitzonderlijk gemoduleerd, na overleg tussen de Overheid en de NMBS, om de impact van de zeer hoge stijging van het indexcijfer in 2008 te beperken.

Nagestreefde doelstellingen

Dit programma omvat de budgettaire gevolgen van de opdrachten van het Directoraat-generaal Vervoer te Land op het gebied van het spoorwegvervoer.

Het regeerakkoord van 18 maart 2008 bepaalt (punt 7 - Een werkelijk milieu-engagement ten dienste van de komende generaties): “Een andere, meer duurzame mobiliteit kan en moet een belangrijke bijdrage leveren aan de vermindering van de uitstoot van broeikasgassen. In het beheerscontract met de NMBS zal de regering ambitieuze doelstellingen geven met het oog op de verhoging van het aantal reizigers. Daartoe zal ze investeren in nieuw rollend materieel en innovatieve spoorprojecten, en snellere verbindingen tussen de grote steden tot stand brengen. Naast de uitbouw van het GEN rond, in en naar Brussel en de spoorwegontsluiting van havens en luchthavens, wil ze andere voorstedelijke treindiensten uitbouwen. Stiptheid van de treinen, toegankelijkheid van de stations, eventuele heropening van stopplaatsen, het herbekijken en het aanpassen van de voorwaarden voor gratis vervoer en de veiligheid van reizigers en personeel zullen centraal staan in de onderhandelingen over het beheerscontract met de NMBS. De regering zal de toegankelijkheid van de stations en de treinen verbeteren, met bijzondere aandacht voor het voor- en natransport van mensen met een beperkte mobiliteit, zwakke weggebruikers, tram- en busgebruikers en automobilisten (parkings). Om het autogebruik te verminderen in het woon-werkverkeer, zal de regering overleg plegen met de sociale partners over het aanmoedigen van het openbaar vervoer, de mogelijkheid tot veralgemeende terugbetaling van het openbaar vervoer door de werkgever bovenop de tussenkomst van de overheid, flexibele werktijden, telewerken, telematica, carpoolen, het gemeenschappelijke bedrijfsvervoer en het langzaam verkeer.”

De financiële tegemoetkomingen van de Staat slaan op de volgende materies:

BA 51 02 12 00 20

Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen
De overheidsopdracht ter controle van de kwaliteitsbewaking bij de NMBS-groep.
De huidige beheerscontracten verplichten elke vennootschap een kwaliteitshandboek op te stellen, aan de hand waarvan de objectieve kwaliteitsmeting zal gebeuren. Deze handboeken worden ter goedkeuring voorgelegd aan het Directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL) en het Raadgevend Comité van de Gebruikers (RCG). Vervolgens wordt een externe kwaliteitsbewaker belast met de validatie (certificering) van de handboeken en met de opvolging van en de rapportering over de correcte toepassing ervan. De kwaliteitsaspecten die minimaal in de handboeken opgenomen moeten zijn, de bijbehorende prestatie-indicatoren en de eventuele verbetertrajecten staan opgelijst in de beheerscontracten.
Van de opdrachtnemer wordt verwacht dat hij deze externe kwaliteitsbewaking uitvoert gedurende de periode van het opstellen van de kwaliteitshandboeken. In de daaropvolgende jaren zal de certificering van de eventuele aanpassingen aan het kwaliteitshandboek en van de metingen deel uitmaken van een nieuwe opdracht.
De perceptie door de klant wordt elk kwartaal gemeten via de zogenaamde kwaliteitsbarometer, op basis van kwartaalenquêtes uitgevoerd door een externe opdrachtnemer. De resultaten worden op de website van de NMBS gepubliceerd. De controle van de relatie tussen objectieve en subjectieve indicatoren zit mee vervat in de opdracht.

BA 51 10 3100.02

Bijdrage voor het binnenlands reizigersvervoer met treinen van de gewone dienst, ten gunste van de NMBS.

De Staat waarborgt deze bijdrage aan de NMBS ter dekking van:

- het aanbod van de gewone binnenlandse en grensoverschrijdende reizigerstreinen, overeenkomstig de artikelen 6 tot en met 23 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS;
- de tariefverminderingen die van toepassing zijn in het binnenlands reizigersvervoer en het kosteloos vervoer van categorieën van begunstigden om sociale, patriottische, professionele en Europese redenen, zoals beschreven in artikel 14 van het beheerscontract 2008-2012 en opgenomen in deel 1 van bijlage 12.

Vervoersaanbod

De vastgelegde doelstellingen in het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS (artikelen 6 tot en met 23) zijn in hoofdzaak:

- per werkdag in de week:
    - een minimumaanbod van 220.000 treinkilometer;
    - op alle baanvakken van het net die hoofdhaltes verbinden, het verzorgen van 16 klokvaste verbindingen per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 07.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 21.00 uur, per rijrichting;
    - de bediening van de secundaire haltes de hele dag door met 14 klokvaste uurverbindingen of 8 klokvaste verbindingen om de twee uur, per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 07.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 20.00 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
    - de bediening van de secundaire haltes, uitsluitend tijdens de piekuren, met 2 treinen tussen 06.00 en 08.00 uur en 2 treinen tussen 16.00 en 18.00 uur;
    - het inleggen van minstens één trein per uur en per rijrichting tussen iedere provinciehoofdplaats en de per spoor dichtstbijzijnde naburige provinciehoofdplaats;
    - een specifieke bediening voor enkele speciale haltes.

- per weekend- of feestdag:
    - een minimumaanbod van 110.000 treinkilometer;
    - op alle baanvakken van het net die hoofdhaltes verbinden, het verzorgen van 14 klokvaste verbindingen, met een eerste trein ten laatste om 08.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 20.00 uur, per rijrichting;
    - de bediening van de secundaire haltes op weekend- en feestdagen met 11 klokvaste uurverbindingen of 6 klokvaste verbindingen om de twee uur per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 09.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 19.00 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
    - een specifieke bediening voor enkele speciale haltes.

- aanvullend aanbod: treinen op maat bij grote evenementen en extra treinen voor occasionele en niet-georganiseerde of structurele grote reizigersstromen
- invoering van een nieuw, aan de minister van Mobiliteit en de minister van Overheidsbedrijven voor te leggen concept van “geïntegreerd en klantgericht vervoer”
- opvolging van de planning voor de invoering van het GEN.

Werkelijke productie van de NMBS in binnenlands vervoer, in treinkilometer:

Binnenlands vervoer

Week	**mei 1998**	**december 2004**	**december 2005**	**december 2006**	**december 2007**
Verbindingen hoofdhaltes	110.300	112.462	139.592	145.252,60	146.743,9
Verbindingen secundaire haltes	81.527	87.636	64.906	65.661,50	68.858,5
P-treinen	27.086	26.529	26.029	25.820,50	24.636,6
Totaal	**218.913**	**226.627**	**230.527**	**236.734,60**	**240.239,0**

Weekend	**mei 1998**	**december 2004**	**december 2005**	**december 2006**	**december 2007**
Verbindingen hoofdhaltes	80.716	79.860	97.689	98.106,50	98.428,9
Verbindingen secundaire haltes	48.249	50.487	34.559	35.858,30	35.134,1
P-treinen	-	208	202	59,4	**59,4**
Totaal	**128.965**	**130.555**	**132.449**	**134.024,10**	**133.622,4**

Grensoverschrijdend verkeer

In 2007	**Week**	**Weekend**
Totaal	9.636,6	8.337,3

Voor het jaar 2008 zijn de gegevens per dag beschikbaar, in plaats van een gemiddeld cijfer per jaar. De verplichtingen inzake minimumaanbod van het contract, in dagelijkse treinkilometer, werden in 2008 nagekomen, behalve op dagen met stakingsacties.

Aanpassingen in de dienstregeling: 15 juni 2008
- Nieuwe P-trein Herentals 7u54 – Brussel-Zuid 8u54
- Weekend: uitbreiding amplitude van de IR tussen Antwerpen en Mechelen
- Aanpassing van de klokvastheid van de IR Nijvel-Brussel-Luchthaven N67 op lijn 124 na de GEN-werken in het station Nijvel

Aanpassingen in de dienstregeling: 14 december 2008
Op weekdagen:
- verbetering rond Antwerpen
- uitbreiding van het P-aanbod op het baanvak Brussel-Aarlen
- uitbreiding bediening Diegem en Zaventem

Rollend materieel

Het investeringsplan 2008-2012 plant:

Aanschaf van nieuw rollend materieel voor het binnenlands reizigersverkeer

- **Aanschaf van 95 elektrische motorstellen voor het GEN (project 3002)**

Het fysieke programma van dit project voor de periode 2008-2012 betreft de bestelling van een reeks van 95 elektrische motorstellen bestemd voor het GEN. De leveringen worden gepland tussen 2011 en 2013.

- **Aanschaf van een tweede (95) en een derde (115) reeks elektrische motorstellen (projecten 3003 en 3004)**[1]

Deze motorstellen zijn technisch gelijkaardig aan die voor het GEN (project 3002). De tweede reeks bestaat uit 95 motorstellen met wisselstroom en zijn bestemd voor het hele spoorwegnet. Ze zullen worden geleverd tussen 2013 en 2016. Ze zullen de oude tweeledige elektrische motorrijtuigen MR62, MR63 en MR65 vervangen.

- **Aanschaf van vier reeksen van in totaal 282 dubbeldeksrijtuigen M6 (projecten 3101-3103)**

De leveringen van deze reeksen van respectievelijk 70, 90, 50 en 72 rijtuigen, die in 2004, 2006, 2007 en 2008 werden besteld, lopen van 2007 tot 2011. Dit is een uitbreiding van de oorspronkelijke bestelling van 210 rijtuigen. De reeks omvat nu eveneens stuurrijtuigen (met stuurpost) voor een vlottere exploitatie met de elektrische locomotieven van de reeks T27.

- **Aanschaf van elektrische locomotieven (projecten 3053 en 3054)**

Het investeringsplan voorzag in twee reeksen van respectievelijk 60 en 40 elektrische locomotieven. Die locomotieven zijn nodig, gelet op de uitbreiding van het dubbeldeksrijtuigenpark en ook ter vervanging van oudere locomotieven die aan buitendienststelling toe zijn. Ze zijn compatibel met de stuurrijtuigen van de I11-rijtuigen en de M6-dubbeldekkers. De eerste reeks (60) werd eind 2006 besteld en zal tussen januari 2009 en juni 2010 worden geleverd. Een tweede reeks van 60 locomotieven werd eind 2008 besteld en zal tussen juni 2010 en april 2012 worden geleverd.

Moderniseringen en diverse aanpassingswerken aan rollend materieel voor het binnenlands reizigersverkeer

- **Modernisering van de elektrische motorstellen "66-79" (project 3501)**

Dit project werd in 1997 opgestart en zal in 2010 voltooid zijn. Deze motorstellen worden ingezet in de eerste fase van het GEN; daartoe worden vanaf 2007 specifieke bijkomende uitrustingen voorzien ("CityRail"-project) op de 40 nog te moderniseren motorstellen. Een deel van dit project wordt door het GEN-Fonds gefinancierd.

- **Andere moderniseringsprojecten**

o Project 3502 – modernisering van de "Break"-motorstellen
o Project 3503 – modernisering van de vierledige motorstellen
o Project 3602 – modernisering van de M5-dubbeldeksrijtuigen

Deze projecten hebben tot doel dit rollend materieel halverwege de voorziene levensduur een grondige moderniseringsbeurt te geven om het aan de hedendaagse comforteisen aan te passen en tevens technische verbeteringen aan te brengen. De werkzaamheden gebeuren in de werkplaatsen van de NMBS. De aanpassingen slaan o.m. op de zitplaatsen, een betere verlichting en ventilatie (geen airconditioning), een opfrissing van het interieur, de vervanging van de ramen, gesloten wc's, een laagspanningsomvormer. Voor de M5-rijtuigen wordt bovendien gekozen voor een nieuw concept van bagagerekken, tafeltjes, bodem- en wandbekleding, binnen- en buitendeuren. In de (break- en vierledige) motorstellen worden multifunctionele compartimenten ingericht.

o Project 3000 – elektrische motorstellen – diversen
o Project 3030 – dieselmotorrijtuigen – diversen
o Project 3050 – elektrische locomotieven – diversen
o Project 3100 – rijtuigen – diversen
o Project 3604 – I6-rijtuigen – omvormers airconditioning
o Project 3605 – aanpassing rijtuigen I6 en I10 voor 200 km/u

[1] De projecten 3003 en 3004 werden bij het project 3002 gevoegd. Het gaat dus om de aankoop van 305 motorstellen waarvan 95 voor het GEN.

Deze projecten betreffen minder ingrijpende of louter technische wijzigingen die over meerdere jaren gespreid lopen. Ze worden in de werkplaatsen van de NMBS uitgevoerd.

Verkeer in aantal reizigerskilometer

Het aantal reizigerskilometer (R-km) wijzigde als volgt in 2008:

(In miljoen R-km)	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Biljetten en Passen	*2.461*	*3.021*	*3.089*	*3.189*	*3.187*	*3.163*
Treinkaarten	*3.324*	*3.296*	*3.510*	*3.601*	*3.742*	*4.165*
TOTAAL	**5.785**	**6.317**	**6.599**	**6.790**	**6.929**	**7.328**

(In miljoen R-km)	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Biljetten en Passen	*4.685*	*3.448*	*3.428*	*3.441*
Treinkaarten	*3.426*	*5.073*	*5.423*	*5.808*
TOTAAL (incl. EBS (1))	**8.111**	**8.521**	**8.851**	**9.249**

(1) In het NMBS-jaarverslag 2006 vallen het grensoverschrijdend verkeer van en/of naar een dicht bij de grens gelegen station, het grotendeels binnenlands reizigersverkeer en het hst-naderingsverkeer, die vroeger als internationaal treinverkeer werden beschouwd, voortaan onder nationaal treinverkeer.

Bovenstaande tabel behandelt de evolutie van de reizigerskilometers. In de periode 2000-2004 vertoonde het aantal reizigerskilometer een groei van 16 %. Die groei kwam voort uit de beleidsstrategie, die gericht was op een toename met 25 % van het aantal reizigers tussen 2000 en 2006. Tussen 2007 en 2008 steeg het aantal reizigerskilometer met 4,5 % (tegenover +3,9 % tussen 2006 en 2007).

Het aantal reizigers evolueerde als volgt: + 4,9 % van 2007 tot 2008 (tegenover + 4,85 % van 2006 tot 2007 en + 30,00 % van 2000 tot 2006):

(In miljoen)	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Reizigers	*133*	*140*	*146*	*151*	*155*	*165*	*173*	*182*
Bedrijfsplan 2005-2007	/	/	/	/	/	/	*176,8*	*179,3*

In miljoen	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Reizigers (incl. EBS) *(1)*	*177,6*	*187,5*	*196,6*	***206,2***

(1) In het NMBS-jaarverslag 2006 vallen het grensoverschrijdend verkeer van en/of naar een dicht bij de grens gelegen station, het grotendeels binnenlands reizigersverkeer en het hst-naderingsverkeer, die vroeger als internationaal treinverkeer werden beschouwd, voortaan onder nationaal treinverkeer.

Het aantal reizigers en de reizigerskilometers zijn sterk aan elkaar verwant, wat hun gelijklopende groei in de periode 2000-2008 verklaart.

De beleidsstrategie van een groei van 25 % tussen 2000 en 2006 bestond uit twee belangrijke luiken. Enerzijds de prijsstrategie, waarbij men door aantrekkelijke formules, zoals gratis woon–werkverkeer, goedkopere studententarieven, enz., potentiële reizigers probeerde te overtuigen om voor het spoor te kiezen. De inelastische vraag maakte dat hiertoe sterke inspanningen (lees: scherpe prijzen) geleverd moesten worden (cf. gratis woon-werkverkeer). Anderzijds de kwaliteitsstrategie, waarbij voornamelijk de snelheid van de verbinding en het comfort van de reiziger centraal staan. Binnen dit kader was er de modernisering van verschillende lijnen.

De groeidoelstellingen in het nieuw beheerscontract 2008–2012 (artikel 4) zijn de volgende: "De NMBS moet gespreid over de periode 2006-2012, wat het binnenlandse vervoer betreft, 25 % meer reizigers vervoeren ten opzichte van het in 2006 vervoerde aantal reizigers, met permanent respect voor de kwaliteitsdoelstellingen die in dit contract beschreven worden. Dit stemt overeen met een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,8 %. Het in 2006 vervoerde aantal reizigers bedroeg 182,20 miljoen excl. reizigers Elk Belgisch Station/Gemeenschappelijk Tarief Reiziger (EBS/GTR), en 187,5 miljoen, incl. de reizigers EBS/GTR; het moet in 2012 dus respectievelijk 227,7 miljoen en 234,4 miljoen bedragen."

Marktaandeel

Onderstaande tabel vergelijkt de prestaties van het binnenlands spoorwegvervoer met die van het privéwegverkeer (bron: FOD Mobiliteit en Vervoer + FOD Economie) en geeft aan dat de tendens langzaam omkeert ten voordele van het treinvervoer.

MARKTAANDEEL NMBS											
	1998	**1999**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
(Miljard reizigers-km)											
NMBS nationaal vervoer	5.8	6.0	6.3	6.6	6.8	6.9	7.3	7.8	8.2	8.5	9.0
NMBS nat. +internat. vervoer	7.1	7.4	7.8	8.0	8.3	8.3	8.7	9.2	9.6	9.9	10.4
Personenwagens (privé: nat. + internat. in België)	103.0	105.3	105.5	106.9	108.1	107.0	108.6	108.9	109.8	112.1	110.9
marktaandeel NMBS nat. (%)	**5.36%**	**5.42%**	**5.65%**	**5.81%**	**5.91%**	**6.08%**	**6.32%**	**6.69%**	**6.94%**	**7.08%**	**7.47%**
marktaandeel NMBS nat.+ internat. (%)	**6.45%**	**6.53%**	**6.85%**	**6.99%**	**7.10%**	**7.17%**	**7.40%**	**7.75%**	**8.05%**	**8.14%**	**8.58%**
reizigers openbar vervoer MTB + autocars	*8.6*	*8.7*	*8.8*	*9.1*	*9.7*	*10.2*	*10.8*	*11.3*	*11.5*	*12.0*	*12.4*
reizigers buitenlandse of privé autocars (raming)	*5.6*	*5.7*	*5.6*	*5.8*	*6.6*	*7.7*	*8.0*	*8.0*	*9.0*	*10.3*	*10.3*
reizigers / motor	*1.0*	*1.0*	*1.0*	*1.1*	*1.1*	*1.1*	*1.2*	*1.2*	*1.2*	*1.3*	*1.3*
reizigers /(motor)fiets (benaderende raming)	*4.0*	*4.1*	*4.2*	*4.3*	*4.3*	*4.4*	*4.5*	*4.5*	*4.5*	*4.6*	*4.6*
Totaal alle vervoermiddelen	*123.7*	*126.5*	*127.2*	*129.3*	*131.4*	*130.9*	*133.7*	*135.0*	*136.7*	*139.9*	*139.6*
marktaandeel NMBS nat. (%)	***4.71%***	***4.77%***	***4.96%***	***5.10%***	***5.17%***	***5.29%***	***5.48%***	***5.78%***	***5.99%***	***6.11%***	***6.41%***
marktaandeel NMBS nat.+ internat. (%)	***5.74%***	***5.82%***	***6.09%***	***6.21%***	***6.28%***	***6.31%***	***6.49%***	***6.78%***	***7.03%***	***7.10%***	***7.45%***

De groei tussen 1998 en 2008 bereikt 55,2 % voor het treinvervoer, tegen slechts 6,7 % voor het wegvervoer.

Kwaliteit

Onderstaande tabel zet **de resultaten van de reizigersenquête "Kwaliteitsbarometer"** op een rijtje.

	2000	***2001***	***2002***	***2003***	***2004***	***2005***	***2006***	***2007***	***2008***	***Evolutie 2008/2007***
Onthaal en dienstverlening in de stations	*6,93*	*6,82*	*7,07*	*7,17*	*7,29*	*7,30*	*7,20*	***7,23***	*7,21*	-0,02
Netheid in de stations	/	/	/	/	/	*6,59*	*6,56*	***6,68***	*6,68*	0
Comfort op de treinen	*6,80*	*6,79*	*7,02*	*7,13*	*7,29*	*7,21*	*7,12*	***7,12***	*7,04*	-0,08
Netheid op de treinen	*6,22*	*6,21*	*6,31*	*6,42*	*6,71*	*6,67*	*6,74*	***6,79***	*6,76*	-0,03
Frequentie van de treinen	*6,49*	*6,48*	*6,67*	*6,76*	*6,87*	*6,92*	*6,72*	***6,64***	*6,54*	-0,1
Stiptheid van de treinen	*5,92*	*6,08*	*6,54*	*6,74*	*7,01*	*7,00*	*6,64*	***6,29***	*5,99*	-0,3
Kwaliteit van de informatie op de treinen	*6,52*	*6,52*	*6,77*	*6,86*	*7,04*	*7,08*	*6,93*	***6,86***	*6,77*	-0,09
Optreden van NMBS-personeel op de treinen	*7,62*	*7,43*	*7,62*	*7,70*	*7,80*	*7,71*	*7,67*	***7,67***	*7,64*	-0,03
Optreden van NMBS-personeel in de stations	*7,16*	*7,04*	*7,21*	*7,28*	*7,41*	*7,40*	*7,31*	***7,34***	*7,32*	-0,02
Kwaliteit van de informatie in de stations	*7,15*	*7,00*	*7,24*	*7,29*	*7,39*	*7,38*	*7,27*	***7,24***	*7,14*	-0,1
Aankoop van het vervoerbewijs	/	/	/	/	/	/	/	/	*7,63*	/
Prijs van de treinrit	*6,83*	*6,61*	*6,59*	*6,66*	*6,86*	*6,93*	*6,88*	***7,02***	*7,08*	0,06
Algemene tevredenheid over de NMBS	***6,95***	***6,84***	***7,15***	***7,25***	***7,44***	***7,44***	***7,33***	***7,23***	*6,93*	-0,3

De resultaten van de kwaliteitsbarometer zijn minder goed dan in de vorige jaren (2007, 2006 en 2005). Op de meeste gebieden doet zich een daling voor, wat zich uit in een verminderde algemene tevredenheid over de NMBS.

De gegevens van de barometer dienen we over verschillende jaren te beschouwen. Sinds 2005 vertonen de volgende parameters een dalende trend:

- de kwaliteit van de informatie op de treinen;
- de stiptheid van de treinen;
- het comfort.

In het beheerscontract 2008-2012 wordt het proces van de kwaliteit verbeterd. De perceptie door de klant wordt elk kwartaal gemeten via de zogenaamde kwaliteitsbarometer, op basis van kwartaalenquêtes door een externe opdrachtnemer. De resultaten worden op de website van de NMBS gepubliceerd.
De beheerscontracten verplichten voorts elke vennootschap een kwaliteitshandboek op te stellen, aan de hand waarvan de objectieve kwaliteitsmeting zal gebeuren. De handboeken moeten uiterlijk zes maanden na ondertekening van het contract ter goedkeuring voorgelegd worden aan het Directoraat-generaal Vervoer te Land (DGVL) en het Raadgevend Comité van de Gebruikers (RCG). Vervolgens wordt een externe kwaliteitsbewaker belast met de validatie (certificering) van de handboeken en met de opvolging van en de rapportering over de correcte toepassing ervan. De kwaliteitsaspecten die verplicht in de handboeken opgenomen moeten zijn, de bijbehorende prestatie-indicatoren en de eventuele verbetertrajecten staan opgelijst in de beheerscontracten.

Regelmaat en schadeloosstelling van klanten

De regelmaat komt hieronder in het deel over de exploitatietoelage van Infrabel (BA 51 10 3100.51) aan bod.

De NMBS heeft sinds 01/09/08 een nieuw compensatiestelsel ingevoerd voor reizigers die het slachtoffer zijn geworden van een treinvertraging (op basis van artikel 33 van het beheerscontract 2008–2012 met de NMBS). Bij vertragingen vanaf één uur zal de reiziger voortaan recht hebben op de volledige terugbetaling van zijn ticket. Bij herhaalde of stelselmatige vertragingen zal de volgende regeling gelden: voor minstens 20 (10) vertragingen van meer dan 15 (30) minuten in een periode van zes maanden heeft de reiziger recht op 25 % (50 %) vergoeding per vertraging.

Tarieven

Op 1 februari 2008 paste de NMBS haar tarieven aan.
De Biljetten, Passes en Kaarten wijzigden lichtjes, o.a.:
- Go Pass: 46 EUR
- Rail Pass: 71 EUR voor 10 ritten in 2de klas en 109 EUR in 1ste klas.
- Key Card: 16 EUR in 2de klas en 24 EUR in 1ste klas.

De prijs van het Seniorenbiljet (65+) veranderde echter niet en bleef even voordelig: 4 EUR.

De NMBS heeft op 1 februari 2009 haar tarieven als volgt aangepast:
- traject- en schooltreinkaarten : + 6,25 %;
- andere producten: + 5,5 %;
- Go Pass: 50 €;
- Rail Pass: 73 EUR voor 10 ritten in 2de klas en 112 EUR in 1ste klas;
- Key Card: 17 €;
- het Seniorenbiljet steeg tot 5 €.

Resultatenrekening
De evolutie van de resultatenrekening voor de opdracht van openbare dienst betreffende het reizigersvervoer ziet er als volgt uit:

(in miljoen euro)	2005	2006	2007	2008
Exploitatieopbrengsten	1.319.991	1.436.957	1.489.908	1.553.400
Exploitatiekosten	-1.430.498	-1.532.141	-1.602.099	-1.727.598
Exploitatieresultaat	**-110.507**	**-95.184**	**-112.191**	**-174.198**
Financiële opbrengsten	111.240	101.965	117.196	125.362
Financiële lasten	-3.941	-228	-2.789	-6.631
Lopend resultaat	**-3.207**	**6.553**	**2.216**	**-55.467**
Uitzonderlijke opbrengsten	3.886	3.342	796	12.668
Uitzonderlijke kosten	-1.964	-2.588	-4.447	-11.418
Resultaat van het boekjaar	**-1.285**	**7.306**	**-1.435**	**-54.217**

Bijdrage voor de voordelen aan begunstigden van het OMNIO-statuut (p.m.).
Deze toelage wordt overgebracht naar een nieuwe BA 51 10 3100.12 vanaf 2009 (zie hieronder).

Toelage voor Diabolo

Overeenkomstig de Eurostat-normen impliceert de financiering van het aan de "Special Purpose Vehicle"-structuur toevertrouwde deel van het Diaboloproject (ontsluiting van de luchthaven Brussel-Nationaal) de overdracht van het bouwrisico (kostprijs, termijn) en:

- ofwel het terbeschikkingstellingsrisico (technische kwaliteit gewaarborgd gedurende de concessie);
- ofwel het vraagrisico.

De tweede optie genoot daarbij de voorkeur.

De gewaarborgde opbrengsten voor "SPV Diabolo" zijn:

- het jaarlijkse bedrag van 9 miljoen euro geïndexeerd, dat vanaf 2009 door Infrabel gestort zal worden, in het begin afgehouden van de investeringstoelage;
- het door de spoorwegondernemingen te storten bedrag (0,5 % van de tariefopbrengsten "Reizigers nationaal");
- de basisbijdrage van de reizigers voor elk traject van en naar de luchthaven, met uitzondering van het woon-werkverkeer en de categorieën reizigers die kosteloos vervoer genieten.

In het kostenplaatje heeft "SPV Diabolo" dus opbrengstprovisies op de basisbijdrage meegerekend, met uitsluiting van die van de dagelijkse ritten (woon-werkverkeer).

Voor de categorieën reizigers die kosteloos vervoer genieten, zoals door de Staat opgelegd, laat artikel 12, § 3, van voornoemde wet daarentegen de spoorwegonderneming optreden als derde betaler.

Een administratief schrijven formaliseert in het kader van dit dossier dat, aangezien de kosteloosheid door de Staat wordt opgelegd, de Staat de spoorwegonderneming daarvoor zal compenseren. Een en ander wordt opgelegd bij de Europese Verordening nr. 1191/69.

BA 51 10 3100.03

Bijdrage tot dekking van de nettokosten voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur door Infrabel en de NMBS Holding **(pro memorie)**.

De toelage voor Infrabel wordt overgedragen naar een nieuwe BA 51 10 3100.51 en de toelage voor de NMBS-Holding wordt overgedragen naar een nieuwe BA 51 10 3100.96. Pro memorie: een deel van deze bijdrage was in 2007 al overgedragen naar BA 51 10 3100.02 (reizigersvervoer) ten voordele van de NMBS.

BA 51 10 3100.05

Bijdrage voor het binnenlands reizigersvervoer met treinen van de gewone dienst, ten gunste van de NMBS.

De invoering van het GEN-aanbod verloopt in verscheidene fasen:

- sedert 14 december 2003: onder de benaming "City Rail" (CR) worden kwalitatief betere voorstadsverbindingen ingelegd vanuit Aalst, Dendermonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve en Eigenbrakel. De basisbediening "City Rail" staat voor één trein per uur in alle tussenhaltes. Tijdens de piekuren zorgt een aanvulling van piekuurtreinen voor twee treinen per uur in de meeste haltes. In afwachting van specifiek GEN-materieel worden de bestaande, gerenoveerde motorstellen ingelegd. Tijdens de piekuren is er ook een uitbreiding naar Geraardsbergen en Nijvel;
- sedert 10 december 2006: een aanbod van twee GEN-treinen per uur wordt ingevoerd op zes assen. Deze treinen verbinden Brussel met Louvain-la-Neuve, Eigenbrakel, 's Gravenbrakel, Dendermonde, Mechelen en Leuven. De beoogde GEN-frequentie wordt al in de daluren bereikt. De dienst wordt nog met de gerenoveerde motorstellen van het huidige "City Rail"-aanbod verricht. De planning ziet er als volgt uit:
    - in 2007 (december 2006): Brussel-Leuven en Brussel-'s Gravenbrakel
    - in 2008 (december 2007): Brussel–Mechelen
    - in 2009 (december 2008): Brussel-Dendermonde en Brussel–Aalst
- artikel 12 van het beheerscontract 2008 van de NMBS bepaalt dat de gefaseerde implementatie van het GEN rond Brussel vanaf 2011, buiten de elementen met betrekking tot de biljettenverkoop en de infrastructuur, de invoering van specifieke GEN-treinen zal meebrengen. Vanaf 1 mei 2011 zullen er zes treinstellen voor het GEN beschikbaar zijn. Eind 2012 zullen 95 treinstellen beschikbaar zijn.

BA 51 10 3100.07

Bijdrage voor maatregelen met het oog op gratis woon-werkverkeer per trein, ten gunste van de NMBS.

Het gaat hier om een actie van de Staat ter bevordering van het aandeel van het spoorvervoer in het woon-werkverkeer tijdens de uren met de meeste verkeersopstoppingen.

Mobiliteitsimpact

Onderstaande tabel raamt de weerslag van de maatregelen betreffende het woon-werkverkeer op het aantal klanten:

	Aantal klanten 01/2004–12/2004	**Aantal klanten 01/2005-12/2005**	**Aantal klanten 01/2006-12/2006**	**Aantal klanten 01/2007-12/2007**	**Aantal klanten 01/2008-12/2008**	**Evolutie 2007-2008 (aantal)**	**Evolutie 2007-2008 (%)**	**Reële kosten in 2008 (in €)**
FOD	46.718	48.237	49.498	50.329	51.763	1.434	2,85%	8.215.658,68
Belgacom	5.680	5.116	4.615	4.458	4.310	-148	-3,32%	908.749,72
Belgocontrol	255	218	175	182	167	-15	-8,24%	982.031,78
Biac	144	140	147	144	144	0	0,00%	35.175,42

De Post	6.140	5.684	5.609	5.171	4.913	-258	-4,99%	40.697,93
Totaal auton. overheden	*12.219*	*11.158*	*10.546*	*9.955*	9.535	-420	-4,22%	1.966.654,85
privé	11.206	25.139	35.727	41.760	48.028	6.268	15,01%	10.422.571,74
ministeries (niet FOD)	3.479	3.580	6.748	10.572	10.870	298	2,82%	
andere overheden	14.458	15.057	13.305	10.550	11.119	569	5,39%	
Totaal overige klanten	*29.143*	*43.776*	*55.780*	*62.882*	70.017	7.135	11,35%	
Totaal derde betaler	88.080	103.171	115.824	123.166	131.315	8.149	6,62%	
totaal niet 3de betaler	150.238	140.835	137.060	136.673	136.181	-492	-0,36%	
totaal aantal klanten	238.318	244.006	252.884	259.839	267.496	7.657	2,95%	

In 2008 werden 531 nieuwe derdebetalercontracten in het kader van gratis woon-werkverkeer voor de privésector afgesloten en 5 voor de openbare sector.

Het totale aantal derdebetalercontracten in het kader van gratis woon-werkverkeer voor de privé lag eind 2008 op 2.743 (tegenover 2.268 in 2007, 1.785 in 2006 en 1.250 in 2005).

De daling bij de autonome overheidsbedrijven is onder andere te wijten aan het krimpend personeelsbestand.

Het totale aantal klanten in het derdebetalersysteem is aldus gestegen met 6,62 %, waarvan een deel afkomstig kan zijn van reizigers die al houder van een treinkaart waren (niet derdebetaler).

De impact van de maatregel is zeer moeilijk in te schatten wegens sterk gebonden aan verschillende werkgelegenheidsparameters (personeelssterkte, locatie, door de werkgever ter beschikking gestelde dienstwagens, …).

Volgens de studie “Diagnostiek woon-werkverkeer” door de FOD Mobiliteit en Vervoer (uit 2005) bij ondernemingen met meer dan 100 werknemers kan men echter schatten dat volledige toepassing van deze maatregel 28 % van het personeel van de ondernemingen (meer dan 100 werknemers) op minder dan 1 km van een station zou raken. Dat niveau van het woon-werkverkeer zou in de best mogelijke omstandigheden (gratis voor de werknemer en goede treinverbindingen naar de werkplaats) per trein bereikt kunnen worden.

Nog volgens dezelfde studie zou het aandeel van het spoorvervoer momenteel 14,2 % bedragen voor hetzelfde type van ondernemingen (100 werknemers) die op minder dan 1 km een spoorverbinding hebben maar geen gebruik kunnen maken van een verhoogde werkgeversbijdrage.

Bij dit type van ondernemingen (100 werknemers) zou de impact dus dubbel zo groot kunnen zijn en ook bij kleinere ondernemingen zou het spoorvervoer marktaandeel kunnen winnen.

BA 51 10 3100.09

Bijdrage voor het binnenlands reizigersvervoer met hogesnelheidstreinen, ten gunste van de NMBS.

Artikel 23 van het beheerscontract 2008 van de NMBS bepaalt dat de NMBS in samenwerking met buitenlandse spoorwegvervoerders bestemmingen in België zal aandoen met hogesnelheidstreinen. Dit binnenlands vervoer zal worden georganiseerd op de volgende verbindingen:

- Oostende – Brugge – Gent – Brussel – (Parijs): één trein heen en terug per dag, aangevuld door een extratrein heen en terug in het weekend;
- (Amsterdam) – Antwerpen – Brussel – (Parijs): 7 treinen heen en terug per week;
- (Keulen) – Luik-Guillemins – Brussel – (Parijs): 6 treinen heen en terug per week;
- Luik-Guillemins – Namen – Charleroi – Bergen – (Parijs): 1 trein heen en terug per dag.

BA 51 10 3100.12

Bijdrage voor de voordelen aan rechthebbenden van het OMNIO-statuut, ten voordele van de NMBS.

Deze toelage kwam ten laste van BA 51 10 3100.02 in 2008.

In december 2006 besliste de regering tot de oprichting van het OMNIO-statuut en tot de uitbreiding tot het OMNIO-statuut van de voordelen in de gezondheidszorg voor rechthebbenden van de verhoogde tegemoetkoming (RVV), voorheen WIGW. Om deze rechten te doen gelden, dienen de onder dit statuut vallende personen sedert 1 april 2007 hun aanvraag bij de ziekenfondsen in. De rechten worden hun sedert 1 juli 2007 toegekend.

Ook in april 2007 werd het recht op de verhoogde tegemoetkoming (RVV) uitgebreid tot echtgenoten, samenwonenden en personen te hunnen laste. De daaruit voortvloeiende toename van het aantal rechthebbenden heeft een inkomstenverlies voor de NMBS tot gevolg.

Daardoor is een verwarrende en nadelige situatie, zowel voor de NMBS als voor het publiek, ontstaan.

- De NMBS is ingevolge haar beheerscontract verplicht verminderingen toe te kennen aan de RVV, ook aan hen die onder de uitbreiding van dat statuut vallen, maar niet aan personen met het OMNIO-statuut. Relatief weinig personen met een OMNIO-statuut hebben de nodige stappen ondernomen bij de ziekenfondsen.
- De ziekenfondsen geven aan de rechthebbenden een attest af waarmee zij het verminderde NMBS-tarief “verhoogde tegemoetkoming” genieten. De ziekenfondsen zijn niet wettelijk verplicht op dit attest onderscheid te maken tussen het RVV-statuut en het OMNIO-statuut. De ziekenfondsen gewagen tevens van technische moeilijkheden, als ze hiervoor verschillende attesten moeten verstrekken. De NMBS kan op basis van de ziekenfondsattesten dus geen onderscheid maken tussen deze statuten.
- Die situatie heeft ertoe geleid dat de NMBS het voor RVV bestemde verminderd tarief “verhoogde tegemoetkoming” al aan menige OMNIO-rechthebbende heeft toegekend. Voor juli, augustus en september 2007 stelde de NMBS een grote toename, met om en bij de 50 %, van het aantal aanvragen om een verminderingskaart vast. Die toename wordt deels verklaard door aanvragen onder het nieuwe OMNIO-statuut, maar ook door aanvragen die nieuwe rechthebbenden van de verhoogde tegemoetkoming (RVV) indienden na de uitbreiding van dat statuut in april 2007 (uitbreiding tot echtgenoten, samenwonenden en personen te hunnen laste).
- Die verwarde toestand was moeilijk te aanvaarden voor het publiek.

Bijgevolg:

- diende de uitbreiding van het RVV-statuut te worden gecompenseerd, aangezien de NMBS ingevolge haar beheerscontract verplicht is de verminderingen toe te kennen;
- was het wenselijk de tariefverminderingen voor RVV uit te breiden tot het OMNIO-statuut, omwille van een coherent beleid ten aanzien van het publiek.

Daarom heeft het beheerscontract 2008-2012 voorzien in een toelage ter compensatie van de minderontvangsten van de reizigers met OMNIO-statuut.

BA 51 10 3100.13

Toelage voor de verbinding Antwerpen-Noorderkempen.
Deze toelage kwam ten laste van BA 51 10 3100.09 in 2008.
Het beheerscontract 2005 van de NMBS voorzag al in een toelage om het exploitatietekort op de nieuwe verbinding Antwerpen-Noorderkempen te dekken. Vanwege de noodzaak te beschikken over aangepast rollend materieel (ETCS) werd de indienststelling uitgesteld. Op 15 juni 2009 reden de eerste treinen tussen Antwerpen-Centraal en Noorderkempen (1 trein/uur). Het eerste bijvoegsel bij het beheerscontract NMBS 2008-2012 bepaalt de toelage.

BA 51 10 3100.22

Toelage voor de actie gratis Go Pass voor +16-jarigen, ten gunste van de NMBS.

Artikel 22 van het beheerscontract 2008-2012 bepaalt: *"De NMBS voert elke maand een mailing die gericht is op jongeren die in die maand 16 jaar worden en die een bon bevat die recht geeft op een gratis Go Pass. De NMBS stuurt elk kwartaal aan DGVL een overzicht van het aantal begunstigden en een inschatting van de aantrekkingskracht van de maatregel Zij zal overgaan tot de globale evaluatie van dit project (oorspronkelijk gepland in het najaar van 2007) en het rapport aan DGVL overmaken uiterlijk tegen eind september 2008."*
NMBS heeft, naast kwartaalrapporten, een evaluatierapport opgesteld over de resultaten van mei 2007 tot en met april 2008 (zoals gevraagd in het beheerscontract).

De onderstaande resultaten zijn gebaseerd op de datum van afhaling en niet in functie van de maand van de verjaardag.

	Aantal jongeren	**Afhaling Go Pass 16**	**Waarde (in €)**
mei/07	11.246	798	35.910
jun/07	10.842	8.259	371.655
jul/07	11.837	6.946	312.570
aug/07	11.104	7.055	317.475
sep/07	11.368	5.055	227.475
okt/07	11.105	6.586	296.370
nov/07	10.321	4.635	208.575
dec/07	10.500	4.997	224.865
jan/08	11.098	5.246	241.316
feb/08	10.772	5.773	265.558
mrt/08	11.186	5.864	269.744
apr/08	10.871	5.594	257.324
Totaal	132.250	66.808	3.028.837

De onderstaande tabel geeft de resultaten weer in functie van de maand van de verjaardag. Op deze manier kan ook het effectieve percentage van afgehaalde Go Passen berekend worden.

	Aantal jongeren	**Afhaling Go Pass 16**	**Afhalingspercentage**
jan/08	11.098	5.658	51,0%
feb/08	10.772	5.716	53,1%
mrt/08	11.186	5.715	51,1%
apr/08	10.871	5.724	52,7%

mei/08	10.936	6.104	55,8%
jun/08	10.849	6.149	56,7%
jul/08	11.598	6.830	58,9%
aug/08	11.149	6.209	55,7%
sep/08	10.709	5.736	53,6%
okt/08	10.709	5.578	52,1%
nov/08	9.896	5.229	52,8%
dec/08	10.377	5.517	53,2%

BA 51 10 3100.51

Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten gunste van Infrabel

Infrabel ontvangt een exploitatietoelage ter dekking van de kosten voor de volgende opdrachten van openbare dienst:

- de verwerving, de bouw, de vernieuwing, het onderhoud en het beheer van de spoorweginfrastructuur;
- het beheer van de regel- en veiligheidssystemen van die infrastructuur;
- de levering aan de spoorwegondernemingen van de diensten die door de Koning zijn vastgelegd, bij in de Ministerraad overlegd besluit, ter uitvoering van de bepalingen van het koninklijk besluit van 12 maart 2003 betreffende de voorwaarden voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- de verdeling van de beschikbare capaciteiten van de spoorweginfrastructuur, met inachtneming van de principes en de procedures die door de Koning zijn vastgelegd bij een in de Ministerraad overlegd besluit;
- de tarifering, de facturering en de inning van de gebruiksrechten van de spoorweginfrastructuur en diensten onder 3°, volgens de principes en de procedures die door de Koning zijn vastgelegd bij een in de Ministerraad overlegd besluit;
- de certificering van het personeel van de spoorwegondernemingen en van het rollend materieel ten aanzien van de technische normen en regels op het vlak van de veiligheid en het gebruik van de infrastructuur vastgelegd door de Koning.

Regelmaat

Infrabel verstrekt maandelijks de gegevens over de regelmaat van het treinverkeer. Voor het binnenlands reizigersverkeer in zijn geheel zien de gegevens er als volgt uit:

(procentueel)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	**2007**	**2008**
Percentage treinen met een vertraging van minder dan 6 minuten	90,7	91,2	92,6	92,6	93,2	91,9	90,6	**89,2**	**90,2**
Percentage vertragingen te wijten aan overmacht of investeringswerkzaamheden	2,9	3,0	2,6	2,7	2,5	2,9	3,4	**4,4**	**4,1**
NORM BEHEERSCONTRACT = 95%	**93,6**	**94,2**	**95,2**	**95,3**	**95,7**	**94,8**	**94,0**	**93,6**	**94,3**

De doelstelling in het beheerscontract 1997 (95 % van de treinen heeft maximum 5 minuten vertraging, na neutralisatie van de gevallen van overmacht en van de gevolgen van grote investeringswerkzaamheden) werd gehaald van 2002 tot 2004. In 2005, 2006 en 2007 is een daling van de regelmaat waarneembaar. In 2008 zijn de resultaten verbeterd. Voorts werd 1,1 % van de treinen afgeschaft in 2008, tegen 1,2 % in 2007 en 0,7 % in 2006.

De stiptheid met neutralisatie die rekening houdt met de geschrapte treinen (in beheerscontract 2008-2012 met NMBS) bedroeg 93,5 %.
Het bijkomend stiptheidscijfer dat rekening houdt met het aantal reizigers aan boord van de treinen bedroeg 88,7 % (stiptheid zonder neutralisatie). Dit is een nieuwe meting waarbij een trein met veel reizigers (spitstrein) meer doorweegt.

De stiptheid op de assen naar Brussel evolueert als volgt (zonder neutralisatie):

Lijn	Percentage treinen met minder dan 6 minuten vertraging bij aankomst in Brussel		
	2007	**2008**	+/-
Lijn 25-27	**85,7%**	**86,3%**	+0,6%
Lijn 36-36C	**93,4%**	**90,9%**	-2,5%
Lijn 50A	**91,4%**	**92,9%**	+1,5%
Lijn 50	**91,9%**	**89,7%**	-2,2%
Lijn 60	**92,4%**	**92,3%**	-0,1%
Lijn 89	**91,6%**	**95,4%**	+3,8%
Lijn 94	**92,3%**	**92,1%**	-0,2%
Lijn 96	**95,1%**	**92,5%**	-2,6%
Lijn 124	**87,6%**	**91,3%**	+3,7%
Lijn 161	**87,4%**	**92,0%**	+4,6%
Totaal	**90,9%**	**91,1%**	**+0,2%**

De stiptheid per tijdstip en per type trein bedroeg in 2008:

Stiptheid (algemeen) (percentage treinen met minder dan 6 minuten vertraging)	
globaal	90,2%
ochtendspits (6 – 9 uur)	88,5%
avondspits (16 – 19 uur)	86,4%
daluren	92,2%
weekend	91,8%

Stiptheid IC-treinen (percentage treinen met minder dan 6 minuten vertraging)	
globaal	86,1%
ochtendspits (6 – 9 uur)	85,9%
avondspits (16 – 19 uur)	80,6%
daluren	88,2%
weekend	86,3%

Stiptheid IR-treinen (percentage treinen met minder dan 6 minuten vertraging)	
globaal	89,8%
ochtendspits (6 – 9 uur)	86,9%
avondspits (16 – 19 uur)	84,3%
daluren	90,0%
weekend	94,0%

Stiptheid L-treinen (percentage treinen met minder dan 6 minuten vertraging)	
globaal	92,5%
ochtendspits (6 – 9 uur)	90,4%
avondspits (16 – 19 uur)	88,9%
daluren	94,3%
weekend	93,8%

Stiptheid P-treinen (percentage treinen met minder dan 6 minuten vertraging)	
globaal	88,0%
ochtendspits (6 – 9 uur)	88,8%
avondspits (16 – 19 uur)	86,2%
daluren	93,9%
weekend	84,9%

De stiptheid van de goederentreinen evolueert als volgt:

	vertraging < 30'	***vertraging < 60'***
2002	*75%*	*85%*
2003	*77%*	*86%*
2004	*79%*	*88%*
2005	*80%*	*89%*
2006	*76%*	*86%*
2007	*78%*	*89%*
2008	***77%***	***87%***

Evolutie van het treinverkeer

De evolutie van de verschillende soorten NMBS-verkeer op het nationale net ziet er als volgt uit:

(miljoen reizigers-km)	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Binnenlands reizigersverkeer	**5.785**	**6.317**	**6.599**	**6.790**	**6.929**	**7.328**
biljetten en passen	*2.461*	*3.021*	*3.089*	*3.189*	*3.187*	*3.163*
treinkaarten	*3.324*	*3.296*	*3.510*	*3.601*	*3.742*	*4.165*
Internationaal reizigersverkeer	**972**	**1.438**	**1.438**	**1.469**	**1.337**	**1.348**
	972	*1.438*	*1.438*	*1.469*	*1.337*	*1.348*

(miljoen reizigers-km) *(1)*	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Binnenlands reizigersverkeer	**8.111**	**8.521**	**8.851**	**9.249**

biljetten en passen	*3.426*	*3.448*	*3.428*	*3.441*
treinkaarten	*4.685*	*5.073*	*5.423*	*5.808*
Internationaal reizigersverkeer	***1.039***	***1.085***	***1.082***	***1.154***

(1) In het NMBS-jaarverslag 2006 vallen het grensoverschrijdend verkeer van en/of naar een dicht bij de grens gelegen station, het grotendeels binnenlands reizigersverkeer en het hst-naderingsverkeer, die vroeger als internationaal treinverkeer werden beschouwd, voortaan onder nationaal treinverkeer.

In het binnenlandse treinverkeer, waarop nader wordt ingegaan op fiche 51.10.31.02, constateert men een stijging met 16 % over de periode 2000-2004 en met 14 % van 2005 tot 2008. In het internationale treinverkeer constateert men een daling met 6 % over de periode 2000-2004, maar van 2005 tot 2008 is er een stijging met 11 %. Voor het totale reizigersverkeer constateert men een stijging met 12 % over de periode 2000-2004 en met 13,7 % van 2005 tot 2008.

(miljoen ton-km)	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Goederen NMBS	**7.714**	**7.389**	**6.816**	**7.111**	**7.737**	**8.255**	**7.975**	**8.442**	**8.148**	**7.882**

In het NMBS-goederenverkeer constateert men een stijging met 14,25 % over de periode 2000-2006, maar een daling met 6,6 % van 2006 tot 2008. Nieuwe operatoren vertegenwoordigen ongeveer 5 % van het totale vrachtverkeer (schatting op basis van treinkilometers 2007).

Openstelling van de spoorwegmarkt

Ter herinnering: de openstelling van de spoorwegmarkt verliep als volgt:

- 1997: internationale groeperingen van spoorwegondernemingen (vracht en reizigers) en gecombineerd vervoer;
- 15/03/2003: internationaal vrachtverkeer op het trans-Europese net;
- 01/01/2006: totaal van internationaal vrachtverkeer;
- 01/01/2007: totaal van vrachtverkeer, nationaal inbegrepen.

De markt voor het vrachtverkeer per spoor is dus sinds 1 januari 2007 volledig vrijgemaakt en de markt voor het reizigersvervoer staat enkel voor internationale groeperingen van spoorwegondernemingen open.

De volgende zeven ondernemingen zijn momenteel houder van een veiligheidscertificaat dat hen toegang verleent tot het net: SNCB, Crossrail Benelux, Veolia cargo Nederland B.V., Trainsport, Rotterdam Rail Feeding, DB Schenker Rail Nederland N.V. en SNCF. Dit certificaat bestaat uit een in de Europese Unie geldig deel A betreffende de veiligheidsbeheerssysteem en een deel B betreffende de specifieke eisen van het net, dat in België geldig is.

In 2007 vertegenwoordigden nieuwe operatoren 5% van het vrachtverkeer in treinkilometer, tegen 95% voor B-Cargo.

BA 51 10 3100.52

Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur van het GEN, ten gunste van Infrabel.

Verantwoording van het programma (zie BA 51 10 3100.05).

BA 51 10 3100.53 en 51 10 3100.54

Publiek-private samenwerking (PPS)

De beperking van de financiële middelen afkomstig van de FOD-toelagen heeft de NMBS-Groep ertoe aangezet alternatieve financieringsoplossingen te zoeken, voornamelijk op verzoek van de 3 gewesten, om een aantal als prioritair beschouwde investeringen te kunnen realiseren.
Er zijn twee aparte voorfinancieringsformules voorzien:

- financiering door derden via de PPS-formule (publiek-private samenwerking);
- voorfinanciering met door de NMBS-Holding aangegane leningen.

Een deel van het Diaboloproject van/naar de luchthaven van Brussel zal worden gefinancierd door een PPS, met name het deel gelegen tussen de luchthaven en de nieuwe lijn langs de E19-autosnelweg. Ook het project Liefkenshoekspoorverbinding wordt gefinancierd door een PPS.

Zie ook BA 51 11 5100.01 (Investeringen).

BA 51 10 3100.95

Bijdrage aan de financiering van nieuw rollend GEN-materieel, ten gunste van de NMBS-Holding.

Deze toelage dekt de kosten van 95 elektrische motorstellen die op de GEN-lijnen zullen worden ingezet. De levering zal plaatsvinden van februari 2011 tot januari 2013.

BA 51 10 3100.96

Basisbijdrage, ten gunste van de NMBS-Holding.

Het huidige beheerscontract legt in artikel 78 vast dat de NMBS-Holding een toelage van 169.883 k€2008 in 2008 en van 169.813 k€2008 vanaf 2009 ontvangt. Deze toelage moet de prestaties dekken die gevraagd worden in het kader van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS-Holding zoals bepaald in artikel 4 van dit beheerscontract, met uitzondering van een gedeelte van de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen (artikel 79); en van de opleiding (artikel 80).
De opdrachten van openbare dienst zijn de volgende:

1. het aanhouden en beheer van haar deelnemingen in het kapitaal van de NMBS en van Infrabel;
2. de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen;
3. het verwerven, de bouw, het onderhoud en het beheer van de stations en hun aanhorigheden;
4. het behoud van het historisch patrimonium betreffende de spoorwegexploitatie;
5. de andere opdrachten van openbare dienst waarmee zij belast is door of krachtens de wet.

Uit hoofde van die « andere opdrachten » verzekert de NMBS-Holding:

- de coördinatietaken bedoeld in hoofdstuk XIII van dit contract;
- de terbeschikkingstelling van personeel aan de twee andere vennootschappen van de NMBS-groep, waarbij de NMBS-Holding de enige werkgever blijft, als waarborg voor de eenheid van het statuut en de sociale dialoog;
- het vervullen van de « behoeften van de Natie », zoals beschreven in hoofdstuk XI van dit contract.

BA 51 10 3100.97

Bijdrage tot dekking van de personeelsopleidingskosten, ten gunste van de NMBS Holding.
Artikel 80 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding bepaalt: “In het kader van het personeelsbeheer van de NMBS-groep, conform, met name, de vereisten vermeld onder titel XIII, en meer specifiek voor het rijdend personeel, geniet de NMBS-Holding een toelage van 12.324 k€$_{2008}$. Die toelage wordt in haar totaliteit besteed aan het dekken van de kosten van het rollend personeel in opleiding dat wordt ingezet voor de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst.”

BA 51 10 3100.98

Bijdrage tot dekking van de kosten voortvloeiend uit de veiligheids- en bewakingsactiviteiten, ten gunste van de NMBS-Holding.

De Staat heeft de opdracht van veiligheid en bewaking op het gebied van de spoorwegen aan de NMBS-Holding toevertrouwd. Deze activiteit omvat de veiligheid van het personeel en de klanten.

Het betreft hier de tweede opdracht van openbare dienst betreffende de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen.

BA 51 10 3100.99

Bijdrage voor de financiering van de HST-werkzaamheden, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten gunste van de NMBS-Holding.

Artikel 156 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven benoemt het aanhouden en beheer van haar deelnemingen in het kapitaal van de NMBS en van Infrabel als een van de opdrachten van openbare dienst van de NMBS-Holding. De regering stelt in het verslag aan de Koning (art. 27 van het KB van 18/10/2004 houdende sommige maatregelen voor de reorganisatie van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen) dat deze opdracht niet noodzakelijk specifieke dotaties van de Staat ten voordele van de NMBS-Holding tot gevolg zal hebben.

De Staat kan de NMBS-Holding echter bijzondere opdrachten toevertrouwen in het raam van deze sociale doelstelling en haar vergoeden voor de prestaties die hij vraagt.

De Staat heeft de NMBS-Holding gevraagd de nodige fondsen te vinden voor de voltooiing van de hogesnelheidsinfrastructuur, de onthaalinfrastructuur voor de passagiers van de hogesnelheidstreinen inbegrepen, en Infrabel via kapitaalinbreng de nodige fondsen te verschaffen om de basisspoorweginfrastructuur te voltooien. De kosten met betrekking tot deze aanvullende inbreng moeten gestaafd worden in een gezamenlijk verslag van de NMBS-Holding en Infrabel en gerechtvaardigd worden op basis van het verschil tussen de investeringsuitgaven en de daartoe beschikbare middelen (staatstoelagen voor HST-investeringen en beschikbare fondsen afkomstig van het door de ex-HST-Fin en Nederland ingebrachte kapitaal), alsook de opbrengsten van de belegging ervan tot hun gebruik.
Deze staatstegemoetkoming wordt toegekend voor het saldo van elke rekening van het hst-project. Elke waardeoverschrijding van de werkzaamheden zal dus ten laste van de NMBS-Groep komen.

BA 51 11 5100.01, 51 11 5100.51 en 51 11 5100.99

Deelneming van de Staat in het kapitaal van de openbare spoorwegondernemingen met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel.

Procedure aangaande de controle door de Staat
De beheerscontracten 2008-2012 voorzien in een procedure waarbij het systeem van opvolging en controle van de investeringen door voorafgaand visum (“groen licht”) voor de investeringsbeslissingen op termijn wordt vervangen door een uitsluitend op de projectdossiers en de collectieve dossiers gebaseerd opvolg- en controlesysteem. De volledige migratie naar het nieuwe systeem is effectief gebeurd op 31 augustus 2008..
Deze procedure is uitvoerig en op gelijkaardige wijze beschreven in het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS (artikelen 59 en 60 en bijlage 3), Infrabel (artikelen 56 en 57 en bijlage 3) of de NMBS-Holding (artikelen 62 tot 65 en bijlage 3).

Uitvoering van het investeringsplan in 2008.

NMBS

Investeringen in 2008 per financieringsbron

Financieringsbron	Bedrag in k€	Budget in k€	Uitvoeringsverslag
FOD	335.075	352.180	95,1%
GEN	45.036	46.099	97,7%
Eigen vermogen	19.844	89.453	22,2%
Derden – Holding (*)	- 42.883	0	
Hst-lening	0	0	0,0%
EU (ETCS)	0	850	0,0%
TOTAAL	**357.073**	**488.582**	**73,1%**

(*) facturen geboekt door Holding in het kader van een financiële operatie

Investeringen in 2008 per FOD-rubriek

Rubriek	Investeringen in mio €	Geamendeerd budget in mio €	Uitvoerings-verslag
Klantenonthaal	2.529	8.534	29,6%
Bedrijfsgebouwen en productiemiddelen	895	1.820	49,2%
Rollend materieel hst	3.681	34.592	10,6%
Rollend materieel Reizigersverkeer			
Motorrijtuigen	63.222	68.688	92,0%
Rijtuigen	176.565	140.746	125,4%
Locomotieven	5.129	15.546	33,0%
Diversen	14.726	32.480	45,3%
Rollend materieel Goederenverkeer			
Locomotieven	619	3.934	15,7%
Wagens	784	20.585	3,8%
Diversen	11	60	18,6%
Werkplaatsen en diversen	27.591	37.467	73,6%
Informatica en Algemene Diensten	61.322	124.131	49,4%
TOTAAL	**357.073**	**488.582**	**73,1%**

Infrabel

Investeringen in 2008 per financieringsbron

Financieringsbron	Bedrag in mio €	Geamendeerd budget in mio €	Uitvoeringsverslag
FOD	704,4	696,8	101%
GEN-Fonds	91,5	114,2	80%
Hst-Lening (*)	41,1	48,2	85%
Derden (EU) (**)	8,3	3,8	219%
TOTAAL	**845,2**	**862,9**	**98%**

(*) Het HST-fonds is uitgeput → HST-lening.

(**) Naast 5,2 mio € voor de HST-projecten, kreeg ook het Diabolo-project nog 3,1 mio € toegekend vanwege de EU.

Opm.: Investeringen gefinancierd door derden (niet EU) zijn ter waarde van 9,7 mio €. Deze zijn niet gebudgetteerd.

Investeringen in 2008 per type project

Ontwerp	Investeringen in mio €	Geamendeerd budget in mio €	Uitvoeringsverslag
GEN-projecten	93,8	118,7	79%
ETCS	17,5	21,2	83%
Productiemiddelen	86,9	93,6	93%
Hst-projecten	72,9	79,1	92%
Seinhuisconcentratie	145,9	120,2	121%
Onthaal	35,8	48,4	74%
Behoud (klassiek)	254,6	244,6	104%
Uitbreidingen	137,7	137,1	100%
TOTAAL	**845,2**	**862,9**	**98%**

NMBS-Holding

Investeringen in 2008 per financieringsbron

Financieringsbron	Bedrag in k€	Geamendeerd budget in k€	Uitvoeringsverslag
FOD	**158.769,793**	**204.182,440 (**)**	**77,76%**
GEN	18.599,563	20.360,510	91,35%
Eigen vermogen	13.089,888	32.347,130	40,47%
Hst	9.255,833	0	0%
Derden	372,714	854,310	43,63%
TOTAAL	***200.087,791(*)***	***257.744,400***	***77,63%***

(*) de door de NMBS betaalde voorschotten voor de leveringen van de M6-voertuigen werden in mindering gebracht.

(**) = basistoelage FOD (187.551 k €) + HST-lening (16.511 k €) + onrechtstreekse financiering door SPV (120 k €)

Investeringen in 2008 per grote FOD-rubriek

Rubriek	Investeringen in €	Geamendeerd budget in €	Uitvoeringsverslag
Reizigersonthaal	80.004.464,04	99.777.310,00	80,18%
Dienstgebouwen	37.088.567,88	41.323.000,00	89,75%
Hst	10.546.306,17	19.260.960,00	54,75%
GEN	17.757.435,15	20.360.510,00	87,21%
Informatica en algemene diensten	48.417.280,02	61.394.540,00	78,86%
Andere	6.273.738,06	15.6280.70	40,14%
TOTAAL	***200.087.791,32***	***257.744.400,00***	**77,63%**

Fonds voor Spoorweginvesteringen (FSI2)

Overbrengingen toelage FOD – NMBS-Groep 2005-2008 (courante € met storting aan FIF2)

	Holding	Infrabel	SNCB	Groep
Toelage 2005	119.200 k€	561.798 k€	133.899 k€	814.897 k€
Gebruik 2005	72.390 k€	518.692 k€	99.881 k€	690.963 k€
Saldo 2005	46.810 k€	43.106 k€	34.018 k€	123.934 k€
Basistoelage 2006	*172.710 k€*	*638.936 k€*	*170.410 k€*	*982.056 k€*
Overdracht toelage (C.M.)	*-4.400 k€*	*-19.700 k€*	*-5.900 k€*	*-30.000 k€*
Toelage 2006	168.310 k€	619.236 k€	164.510 k€	952.056 k€
Gebruik 2006	148.503 k€	597.382 k€	196.702 k€	942.587 k€
Saldo 2006	19.807 k€	21.854 k€	-32.192 k€	9.469 k€
Gecumuleerd saldo 2005-2006	66.618 k€	64.960 k€	1.825 k€	133.403 k€
(storting FSI)	*51.600 k€*	*40.000 k€*	*15.200 k€*	*106.800 k€*
Basistoelage 2007	*125.926 k€*	*672.577 k€*	*261.419 k€*	*1.059.922 k€*
Overdracht toelage (C.M.)	*4.400 k€*	*19.700 k€*	*5.900 k€*	*30.000 k€*
Toelage *2007 (excl. art. 71 bis)*	*130.326 k€*	*692.277 k€*	*267.319 k€*	*1.089.922 k€*
Bijk. toelage (art 71 bis)			*3.974 k€*	*3.974 k€*
Totaal Toelage 2007	130.326 k€	692.277 k€	270.929 k€	1.093.532 k€
Gebruik *2007 buiten HST*	*150.862 k€*	*522.474 k€*	*236.466 k€*	*909.802 k€*
Gebruik *2007 HST*	*12.957 k€*	*31.013 k€*	*0 k€*	*43.970 k€*
Gebruik 2007	163.819 k€	553.487 k€	236.466 k€	953.772 k€
Saldo 2007	-33.493 k€	138.790 k€	34.463 k€	139.760 k€
Gecumuleerd saldo 2005-2007	33.125 k€	203.750 k€	36.288 k€	273.163 k€
(storting FSI)	*40.100 k€*	*94.000 k€*	*5.900 k€*	*140.000 k€*
Basistoelage 2008	*190.578 k€*	*719.518 k€*	*293.360 k€*	*1.203.456 k€*
Bijk. toelage (ERTMS)			*4.716 k€*	*4.716 k€*
Totaal Toelage 2008	190.578 k€	719.518 k€	298.076 k€	1.208.172 k€
Gebruik buiten HST				
Gebruik HST				
Gebruik 2008	162.462 k€	704.408 k€	292.183 k€	1.159.053 k€
Saldo *reservatie HST*	*10.869 k€*	*0 k€*	*0 k€*	*10.869 k€*
Saldo buiten reservatie HST	*17.247 k€*	*15.110 k€*	*5.893 k€*	*38.250 k€*
Saldo 2008	28.116 k€	15.110 k€	5.893 k€	49.119 k€
Gecumuleerd saldo 2005-2008	61.241 k€	218.860 k€	42.181 k€	322.282 k€
(storting FSI)	*53.640 k€*	*180.520 k€*	*21.840 k€*	*256.000 k€*

Het koninklijk besluit van 7 december 2007 betreffende storting op rekening “Fonds voor Spoorweginvesteringen” van de niet door de NMBS-Groep gebruikte investeringsmiddelen heeft het tegen 15 december door de NMBS-Groep aan dit Fonds te storten totaalbedrag vastgesteld op 256.000 k EUR. De maatschappijen kunnen het gestorte bedrag hergebruiken het jaar nadien voor de uitvoering van het meerjareninvesteringsplan 2008-2012.

Het geamendeerde FOD-budget van de NMBS bedroeg 352.180 k EUR en de uitgaven beliepen 335.075 k EUR, wat overeenstemt met een uitvoering van 95 %. Deze investeringen worden aangerekend op het saldo aan investeringskredieten per 1 januari 2008 van 36.288 k EUR (exclusief 364 k EUR – storting overgedragen van 2007 naar 2008) en op het voor 2008 gestort krediet van 298.076 k EUR (inclusief 364 k€). Op 1 januari 2009 bleef er, rekening houdend met de in 2008 uitgegeven 292.183 k EUR, een gecumuleerd saldo van 42.181 k EUR beschikbaar.

Het geamendeerde “FOD”-budget van Infrabel bedroeg 696.797 k EUR en de uitgaven beliepen 704.408 k EUR, wat overeenstemt met een uitvoering van 101 %. Deze investeringen worden aangerekend op het saldo aan investeringskredieten per 1 januari 2009 van 203.750 k EUR en op het voor 2008 gestort krediet van 719.518 k EUR. Op 1 januari 2009 bleef er, rekening houdend met de in 2008 uitgegeven 704.408 k EUR, een gecumuleerd saldo van 218.860 k EUR beschikbaar.

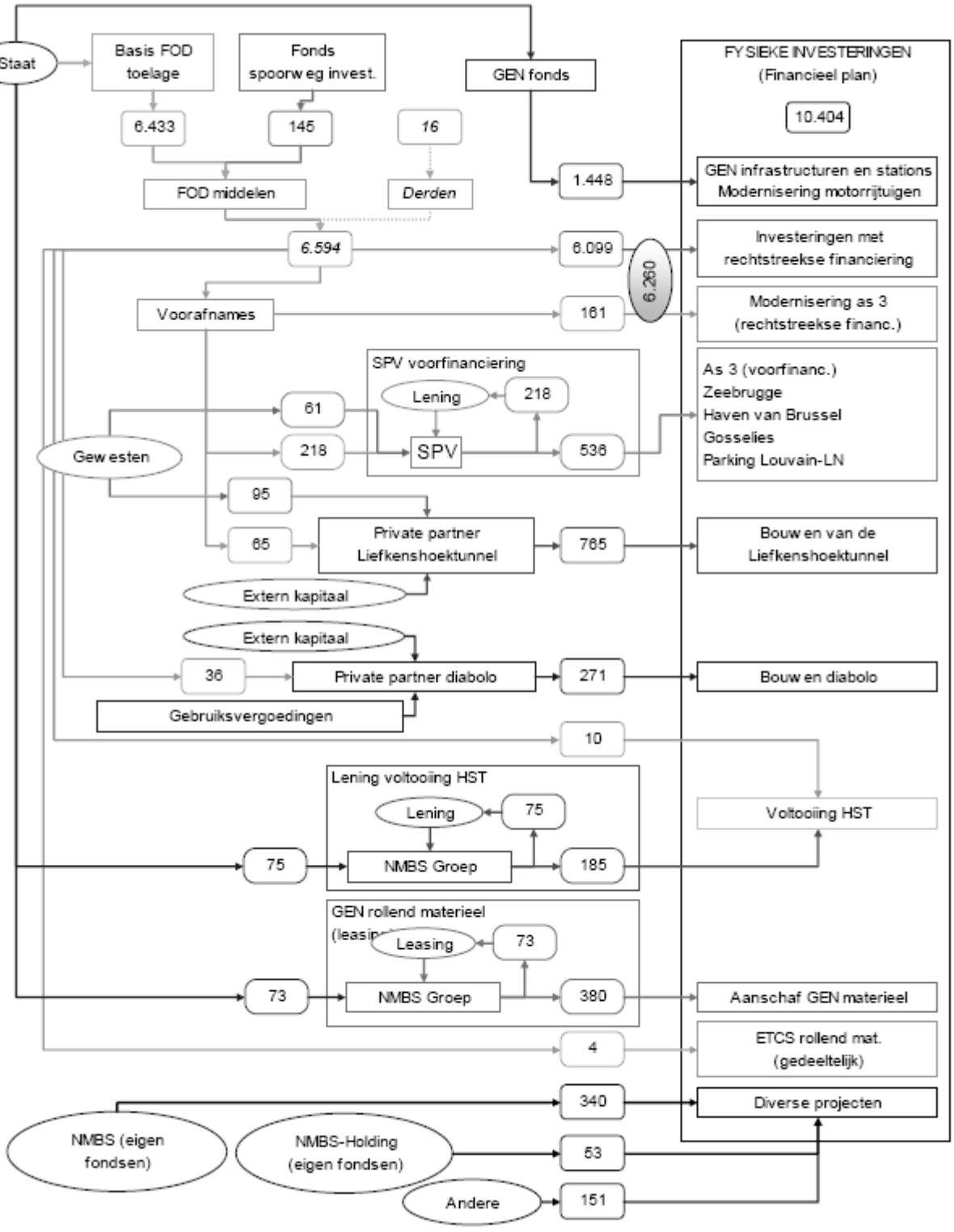
Het FOD-budget 2008 van de NMBS-Holding bedroeg 187.551 k EUR en de uitgaven beliepen 162.462 k EUR (158.769 k € voor de rechtstreekse investeringen + 3.962 k € die op de basistoelage worden opgenomen voor de terugbetalingen in het raam van de voorfinancieringsoperaties), wat overeenstemt met een uitvoering van 87%. Deze investeringen worden aangerekend op het saldo aan investeringskredieten per 1 januari 2008 van 33.125 k EUR en op het voor 2008 gestort krediet van 190.578 k EUR. Op 1 januari 2009 bleef er, rekening houdend met de uitgegeven 162.462 k EUR, een gecumuleerd saldo van 61.241 k EUR beschikbaar.

Investeringsplan 2008-2012

Het door de Ministerraad van 06/06/2008 goedgekeurde investeringsplan 2008-2012 ziet er als volgt uit:

Rubriek	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**	**Totaal**
Infrabel						
Afgenomen bedragen voor geprefinancierde investeringen	16.100	36.168	36.168	56.242	81.309	225.988
- Modernisering as 3 (rechtstreekse financiering)	16.100	36.168	36.168	36.168	36.168	160.773
- PPS vergoedingen Liefkenshoekspoorverb.	0	0	0	20.074	45.141	65.215
PPS Diabolo vergoedingen	0	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
Andere investeringen	783.185	682.076	733.137	631.058	712.756	3.542.213
Totaal van de kosten	**799.285**	**727.244**	**778.306**	**696.300**	**803.066**	**3.804.201**
Toegewezen toelage 2008-2012	**719.518**	**715.434**	**785.418**	**694.498**	**795.430**	**3.710.298**
Gebruik saldo 2007	*94.000*					*94.000*
FOD beschikbare middelen	813.518	715.434	785.418	694.498	795.430	3.804.298
Stortingen in het fonds	14.233	-11.810	7.112	-1.802	-7.636	97
Toestand fonds eind jaar	14.233	2.422	9.535	7.733	97	
NMBS-Holding						
Afgenomen bedragen voor geprefinancierde investeringen (terugbetaling leningen)	6.028	24.112	54.252	64.318	69.391	218.101
- Modernisering as 3 (onrechtstreekse financiering)	1.411	5.647	12.708	19.768	26.831	66.366
- Zeebrugge	3.608	14.396	32.395	30.319	23.252	103.970
- Haven van Brussel	22	118	260	404	539	1.343
- Parking Louvain-LN	293	1.172	2.636	4.101	5.567	13.768
- Gosselies	694	2.779	6.253	9.726	13.202	32.654
Andere investeringen (buiten HST gemengd)	179.503	143.132	141.835	92.582	73.324	630.376
HST gemengd ten laste FOD	10.258	0	0	0	0	10.258
Totaal van de kosten (met HST gemengd ten laste FOD)	**195.789**	**167.244**	**196.087**	**156.900**	**142.715**	**858.736**
Toegewezen toelage 2008-2012	**190.578**	**163.512**	**157.183**	**129.352**	**149.246**	**789.871**
Gebruik saldo 2007	*42.601*					*42.601*
Saldo HST gemengd 2007	*10.258*					*10.258*
FOD beschikbare middelen	243.437	163.512	157.183	129.352	149.246	842.730
Stortingen in het fonds	47.648	-3.732	-38.904	-27.548	6.531	-16.006
Toestand fonds eind jaar	*47.648*	*43.916*	*5.012*	*-22.537*	*-16.006*	
NMBS						
Totaal van de kosten	**288.762**	**386.887**	**348.740**	**490.542**	**411.298**	**1.926.229**
Toegewezen toelage 2008-2012	**293.360**	**367.229**	**346.388**	**499.605**	**421.781**	**1.928.363**
Stortingen in het fonds	4.598	-19.658	-2.352	9.063	10.483	2.134
Toestand fonds eind jaar	*4.598*	*-15.059*	*-17.412*	*-8.349*	*2.134*	
Geheel NMBS Groep						
Afgenomen bedragen voor geprefinancierde investeringen	22.128	60.280	90.420	120.560	150.700	444.089
PPS Diabolo vergoedingen	0	9.000	9.000	9.000	9.000	36.000
Andere investeringen (buiten HST gemengd)	1.251.450	1.212.095	1.223.713	1.214.182	1.197.379	6.098.819
HST gemengd ten laste FOD	10.258	0	0	0	0	10.258
Totaal van de kosten (met HST gemengd ten laste FOD)	**1.283.836**	**1.281.375**	**1.323.133**	**1.343.743**	**1.357.079**	**6.589.166**
Toegewezen toelage 2008-2012	**1.203.456**	**1.246.175**	**1.288.989**	**1.323.455**	**1.366.457**	**6.428.532**
Gebruik saldo 2007	*146.859*					*146.859*
FOD beschikbare middelen	1.350.315	1.246.175	1.288.989	1.323.455	1.366.457	6.575.391
Stortingen in het fonds	66.479	-35.200	-34.144	-20.288	9.378	-13.775
Toestand fonds eind jaar	*66.479*	*31.279*	*-2.865*	*-23.153*	*-13.775*	

Verband tussen financiële stromen en fysieke realisaties


Staat
Basis FOD toelage
Fonds spoorweg invest.
GEN fonds
FYSIEKE INVESTERINGEN (Financieel plan)
10.404
6.433
145
16
FOD middelen
Derden
1.448
GEN infrastructuren en stations Modernisering motorrijtuigen
6.594
6.099
6.260
Investeringen met rechtstreekse financiering
Voorafnames
161
Modernisering as 3 (rechtstreekse financ.)
SPV voorfinanciering
Lening
218
61
218
SPV
536
As 3 (voorfinanc.)
Zeebrugge
Haven van Brussel
Gosselies
Parking Louvain-LN
Gewesten
95
65
Private partner Liefkenshoektunnel
765
Bouw en van de Liefkenshoektunnel
Extern kapitaal
Extern kapitaal
36
Private partner diabolo
271
Bouw en diabolo
Gebruiksvergoedingen
10
Lening voltooiing HST
Lening
75
Voltooiing HST
75
NMBS Groep
185
GEN rollend materieel
Leasing
73
73
NMBS Groep
380
Aanschaf GEN materieel
4
ETCS rollend mat. (gedeeltelijk)
340
Diverse projecten
NMBS (eigen fondsen)
NMBS-Holding (eigen fondsen)
53
Andere
151

BA 51 13 3200.02

Bijdrage betreffende arbeidsongevallen, ten gunste van de NMBS-Holding.

Het betreft een bijdrage voor personeelsuitgaven ten laste van de NMBS, terwijl ze ervan vrijgesteld zou zijn, mocht ze onder de algemene regeling voor commerciële ondernemingen vallen. De staatstegemoetkoming wordt berekend ter compensatie van de meerkosten die de NMBS voor haar rekening neemt, doordat ze dus geen beroep mag doen op het Fonds voor Arbeidsongevallen. De huidige basisallocatie blijft deze lasten compenseren.

BA 51 16 6100.01

Overdrachten naar het GEN-Fonds beheerd door de NMBS-Holding, ten gunste van de NMBS-Holding.

Doelstellingen:

- voor de Staat, de verwezenlijking van het GEN rond, in en naar Brussel, overeenkomstig het regeerakkoord van 18 maart 2008 gesloten door de onderhandelaars van CD&V, MR, PS, Open Vld en cdH, p. 25;
- voor de FOD: Mobilit nr. 4: "De mobiliteit horizontaliseren om het duurzame vervoer op te waarderen". Vereisten daarvoor zijn een denkoefening en projecten rond de organisatie van het verkeer over verschillende vervoerswijzen - Intermodaliteit.

  Wat het beheer van het GEN-project betreft, impliceert de noodzaak van een coördinatie van de follow-up van de GEN-werkzaamheden met de door andere spoorwegprojecten gerechtvaardigde infrastructuurinvesteringen dat de GEN-investeringsuitgaven onder dezelfde types van administratieve procedures vallen als de overige door de Staat gefinancierde investeringen. De werkzaamheden worden bijgevolg opgevolgd door de Directie Spoorvervoer bij het Directoraat-generaal Vervoer te Land.
  De realisatie van het Gewestelijk Expres Net is evenwel een specifieke activiteit van het spoorwegprogramma (51 16 6100.01), die zich van de overige (51 11 5100.99 voor Holding – 51 11 5100.51 voor Infrabel – 51 11 5100.01 voor de NMBS) onderscheidt door het feit dat ze door een fonds, het zgn. GEN-Fonds, wordt gefinancierd.

  Het meerjarenplan van de NMBS-Groep maakt een onderscheid tussen de werkzaamheden al naargelang hun financieringsbron.

Het GEN-project geeft aanleiding tot twee categorieën van te financieren investeringsuitgaven: infrastructuur en rollend materieel.

Vanaf 2009 wordt speciaal voor het rollend GEN-materieel een basisallocatie gecreëerd voor de Eurofima-lening.

<u>Investeringsuitgaven</u>

<u>Gedeelte Infrabel</u>

Artikel 66 van het huidige beheerscontract tussen de Staat en NMBS-Holding stelt:

"De NMBS-Holding en Infrabel houden zich aan de enveloppe die uitsluitend voor de infrastructuurwerken bestemd is en die 2.098.140 k€2008 (1.556.000 k€2001) bedraagt."

In een schrijven van de heer Luc Lallemand aan de minister Vanackere daterend van 5 mei 2009 wordt meegedeeld dat een overschrijding van dit bedrag niet uitgesloten is. Dit omdat het resultaat uiterst gevoelig is voor lichte wijzigingen in de hypotheses vermits het GEN-project voorzien is om beëindigd te worden in 2018. Volgende tabel werd hiertoe gecommuniceerd.

PROJECT	Omschrijving project	Herziene schatting Infrabel (mio €$_{2001}$)
P12	Spoorverbinding Watermael-Schuman-Josaphat	315,4
P13	L36: Verbindingsbocht van Nossegem	22,1
P101	L 161 Watermael – Louvain-La-Neuve	470,4
P103	L 124 Ukkel – Eigenbrakel: 3de en 4de spoor	269,9
P104	L124: Eigenbrakel – Nijvel: 3de en 4de spoor	144,5
P106	L50A: Brussel – Sint-Katharina-Lombeek: 3de en 4de spoor	277,2
P711-P719	Aanpassingen van stations (gedeelte Infrabel)	63,6
Totaal Infrabel		**1 563,2**

<u>Rollend materieel</u>

Het GEN-Fonds heeft de modernisering van de CityRail-rijtuigen ten laste genomen vanaf 2005, en dit ten belope van het bedrag toegekend voor rollend materieel, zijnde 56 M € 2001.

Activiteit 33.51.10: Spoorwegexploitatie

Tijdens de begrotingsconclaven van 1993 en 1997 werd om budgettaire redenen beslist dat de financiering van bepaalde bijdragen over twee jaar zou worden gespreid. Deze beslissingen werden opgenomen in de beheerscontracten: de bijdrage van de Staat voor de exploitatietoelagen dekken de betaling van de laatste vier maanden van het vorige jaar en de eerste acht maanden van het lopende jaar (BA 51 10 3100.02, 3100.03 (p.m.), 3100.05, 3100.51, 3100.52, 3100.96, 3100.97 en 3100.98). Het financiële nadeel voor de maatschappijen wordt gecompenseerd door de vervroegde betaling van 4 maandelijkse schijven betreffende het lopende jaar. De schijven van mei, juni, juli en augustus worden uiterlijk op 8 mei vereffend, terwijl die van september, oktober, november en december 2009 uiterlijk op de tiende werkdag van het volgende jaar worden vereffend.

Voor een meer duidelijk budget werd in 2009 voorgesteld de kredieten over de verschillende spoorwegentiteiten uit te splitsen. De begroting voor de spoorwegexploitatie wordt dus als volgt verdeeld onder de overheidsbedrijven:

- BA 51 10 3100.0x, 51 10 3100.1x en 51 10 3100.2x: voor de NMBS
- BA 51 10 3100.5x: voor Infrabel
- BA 51 10 3100.9x: voor de NMBS-Holding.

Ook voor meer duidelijkheid is het programma 51.1 vanaf 2010 bestemd voor de toelagen die aan de openbare spoorwegondernemingen worden toegekend. Bijgevolg:

- wordt een nieuwe BA 51 02 12 00 20 (Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen) gecreëerd. Een krediet van 214 k EUR wordt overgedragen naar de BA 51 02 12 00 01 om de kosten voor de certificering van de procedures van kwaliteitscontrole van de NMBS-Groep te dekken;
- werden de kredieten van BA 33 51 10 33 00 01 (Bijdrage voor het Raadgevend Comité van de Gebruikers) in 2009 overgedragen naar het programma 51.0, met uitzondering van de in 2008 overgedragen vastleggingen;
- worden de kredieten van de BA 51 10 35 00 01 (Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per Spoorweg te Bern), 51 14 12 00 21 (Studie intermodaliteit) en 51 14 3100.01 (Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer) overgedragen naar een nieuw programma 51.2.

De contracten lopen tot einde 2012. De toelagen en de kredieten zullen geraamd worden in de veronderstelling dat deze contracten zullen worden verlengd.

Voorafgaande opmerking :
Ingevolge de beslissingen van het conclaaf 2010 werden een aantal kredieten voor het spoorvervoer verminderd:

1. De overdracht van de bevoegdheden van de ombudsdienst van de NMBS- groep naar een specifiek orgaan binnen de FOD M&V gaat gepaard met een transfer van kredieten ten bedrage van 1.412 keuro vanaf de BA 51 10 31 00.96. – Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de stations en de parkings ten gunste van de NMBS-Holding
2. De overheveling van de bevoegdheid inzake het onderzoeken van de spoorweg ongevallen naar een specifiek orgaan binnen de FOD M&V gaat gepaard met een transfer van kredieten ten bedrage van 202 keuro vanaf de BA 51 10 31.00.98 – Bijdrage tot de dekking van de kosten voor veiligheid en toezicht ten gunste van de NMBS Holding
3. De investeringsdotaties van de NMBS-groep verminderen met 15 mio euro verdeeld als volgt
   BA 51 11 51.00.01 (NMBS) : - 4.031keuro
   BA 51 11 51.00.51 (Infrabel) : - 9.140 keuro
   BA 51 11 51.00.99 (Holding) : - 1.829 keuro
4. De exploitatietoelagen van de NMBS-groep worden verminderd met 4 mio euro verdeeld als volgt:
   BA 51 10 31.00.02 : -2.849 keuro

BA 51 10 31.00.05 : - 37 keuro
BA 51 10 31.00.09 : - 32 keuro
BA 51 10 31.00.13 : - 11 keuro
BA 51 10 31.00.51 : - 364 keuro
BA 51 10 31 10 52 : - 5 keuro
BA 51 10 31.00.96 : - 589 keuro
BA 51 10 31.00.97 : - 44 keuro
BA 51 10 31.00.98 : - 69 keuro

Deze verminderingen werden op de hiernavolgende kredieten toegepast.

BA 33 51 10 1200.20

Omschrijving: Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen (nieuwe BA).

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	-	-	-	**211**	211	211	211
Vereffening	-	-	-	**211**	211	211	211

In 2009 stond dit krediet ingeschreven op de BA 51 02 12 00 01 (214 k EUR).

Overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 06/06/2008 (zie punt 2.4 van de nota aan de Ministerraad), wordt vanaf 2009 en de volgende jaren 70 k€2008 afgetrokken van de toelage van elke maatschappij, hetzij in totaal 210 k€2008, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de kostprijs voor de certificering van de meetprocedures van de kwaliteit door een externe partij.

Krachtens de budgettaire richtlijnen wordt dit krediet in 2010 niet geïndexeerd, maar dit krediet volgt wel de prijzenevolutie.
Ingevolge de besparingsmaatregelen genomen tijdens het conclaaf 2010 werd dit krediet met 3 keuro verminderd

BA 33 51 10 3100.02

Omschrijving: Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS.

.

(k EUR)	2009 initiaal	Aanpassing 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	920.407	- 57.142	863.265	**858.779**	859.865	859.911	859.932
Vereffening	920.407	- 56.242	864.165	**858.779**	859.865	859.911	859.932

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).
- Beheerscontract 2005-2007 tussen de Staat en de NMBS (pro memorie): art. 8 tot en met 21 (minimumaanbod), artikel 31 (grensoverschrijdend vervoer), artikel 33 (vaste tarifering), artikel 76 (toelage), bijlage 11.1 (indexering), art. 83 tot en met 88 (modaliteiten van storting).
- Art. 198 van de programmawet van 27 december 2006 (BS van 28/12/06) heeft de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, gewijzigd met de invoering van het OMNIO-statuut (art. 37, §1, nieuw derde lid).
- Koninklijk besluit van 1 april 2007 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toekenning van de verhoogde verzekeringstegemoetkoming, bedoeld in artikel 37, §§ 1 en 19, van de wet betreffende de

verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, en tot invoering van het OMNIO-statuut; dit KB heeft ook de uitbreiding van het RVV-statuut ingevoerd.

- Art. 12 tot en met 14 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen (financiering Diabolo).
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: art. 6 tot en met 10 (minimumaanbod), art. 14 tot en met 18 (tariefbeleid), art. 24 en 25 (grensoverschrijdend vervoer), artikel 73 (exploitatietoelage), artikel 77 (Antwerpen-Noorderkempen), artikel 78 (OMNIO), artikel 80 (Diabolo), artikel 81 (indexering), artikel 82 (modaliteiten van storting).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146.000 k EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6.000 k EUR 2009 voor 2009 en met 10.000 k EUR 2009 in 2010 en de vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200.000 k EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10.000 k EUR 2009 vanaf 2010).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met - 69.600 k EUR in 2009 en - 84.000 k EUR vanaf de 2010, voor de hele NMBS-Groep)
- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.

De betaling van deze basisallocatie gebeurt per overschrijving in de schrifturen om een zekere vereffeningdatum te waarborgen.

Verklaring

Contractuele basisexploitatietoelage

De basisexploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven is samengesteld als volgt :

NMBS (details hieronder)	**2008** **k EUR 2008**	**2009** **k EUR 2008**	**2010 2012** **k EUR 2008**
Basis (geïndexeerd contract 2005)	*848.276*	*848.276*	*848.276*
Korting schooltreinkaart (geïndexeerd contract 2005)	*20.806*	*20.806*	*20.806*
Virton-Athus-Rodange-Aarlen (geïndexeerd contract 2005)	*175*	*175*	*175*
Luik-Maastricht (geïndexeerd contract 2005)	*612*	*612*	*612*
DVIS (forfaitair vastgesteld)	*-291*	*-291*	*-291*
Overdracht van Infrabel en Holding (nieuw)	*12.794*	*12.794*	*12.794*
Participatie certificatie kwaliteit (nieuw)		*-70*	*-70*
Basisexploitatietoelage contract 2008	**882.372**	**882.302**	**882.302**
Herstructurering FSI EUR 2008		*-3.300*	*-3.300*
Compensatie besparing investeringen 2009		*5.804*	*9.673*
Vrijstelling bedrijfsvoorheffing		*-49.624*	*-59.891*
Verbeterde basisexploitatietoelage	**882.372**	**835.182**	**828.784**

INFRABEL (details in BA 51.10.3100.51)			
Basis (geïndexeerd contract 2005)	*441.394*	*441.394*	*441.394*
DVIS (forfaitair vastgesteld)	*-1.868*	*-1.868*	*-1.868*
Overdracht naar NMBS (nieuw)	*-8.709*	*-8.709*	*-8.709*
Participatie certificatie kwaliteit (nieuw)		*-70*	*-70*
Basisexploitatietoelage contract 2008	**430.817**	**430.747**	**430.747**
Herstructurering FSI EUR 2008		*-296.700*	*-296.700*

Herstructurering FSI indexering EUR 2005 (EUR 2008)		*-17.472*	*-17.472*
Variabilisatie		*-1.239*	
Compensatie besparing investeringen 2009			*9.673*
Vrijstelling bedrijfsvoorheffing		*-15.767*	*-19.029*
Verbeterde basisexploitatietoelage	**430.817**	**99.569**	**107.219**

SNCB-Holding (details in AB 51.10.3100.96)

Basis (geïndexeerd contract 2005)	*174.642*	*174.642*	*174.642*
DVIS (forfaitair vastgesteld)	*-674*	*-674*	*-674*
Overdracht naar NMBS (nieuw)	*-4.085*	*-4.085*	*-4.085*
Participatie certificatie kwaliteit (nieuw))		*-70*	*-70*
Basisexploitatietoelage contract 2008	**169.883**	**169.813**	**169.813**
Vrijstelling bedrijfsvoorheffing		*-1.935*	*-2.335*
Verbeterde basisexploitatietoelage	**430.817**	**99.569**	**107.219**

De in de beheerscontracten 2005-2007 vastgelegde geïndexeerde exploitatietoelage vormt de basis.

De basistoelage van de NMBS omvat de volgende reeds in het contract 2005 vastgestelde bedragen:

- 20.400 k EUR 2007 om de tarieven van de schoolabonnementen te verminderen, of 6.500 k EUR 2006 ter compensatie van de aangeboden kortingen voor de studenten van 18 tot jonger dan 26 jaar en 13.800 k EUR 2007 om de vermindering van toepassing op de schoolabonnementen van 55% op 80% van de volledige prijs van de trajectkaart te kunnen brengen (6.500 k EUR 2006 * 101,5447 + 13.800 k EUR 2007 = 20.400 k EUR 2007);
- 172 k EUR 2007 om het exploitatietekort van de verbindingen Virton-Athus-Rodange-Aarlen op te vangen;
- 600 k EUR 2007 om het exploitatietekort van de verbinding Luik-Maastricht op te vangen.

De compensatie voor de kosten verbonden aan de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) werd voor 2008 en de volgende jaren forfaitair vastgelegd op 2.833 k EUR, zoals aanvankelijk gepland in de begroting 2008. De compensatie wordt verdeeld over een vermindering van de toelagen van Infrabel (65,95% van het totaal, of - 1.868 k EUR), van de NMBS-Holding (23,78%, of - 674 k EUR) en van de NMBS (10,27%, of - 291 k EUR).

Een bedrag van 12.794 k EUR, afkomstig van de toelage van Infrabel (- 8.709 k EUR) en van de NMBS-Holding (- 4.085 k EUR), wordt overgebracht naar de toelage van de NMBS. Deze overdracht dekt de kostprijs van de vrijkaarten die de NMBS toekent aan de personeelsleden van Infrabel en van de NMBS-Holding.

Vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 k EUR afgetrokken van de toelage van elke maatschappij, of een totaal van 210 k EUR, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

Beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 (herstructurering FSI)

De beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 bepaalt ook een vermindering van de exploitatietoelage aan Infrabel met -296.700 k EUR 2008 en aan de NMBS met 3.300 k EUR 2008 (300.000 k EUR 2008 in ‘t totaal) ter compensatie van de overname door de Staat van de lasten van het Fonds voor Spoorweginvesteringen (FSI).

De vermindering van de toelage van de NMBS was verbonden aan een wijziging van de berekening van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, die hoofdzakelijk bedoeld was om de nieuwe operatoren te bevoordelen. Deze wijziging moet nog worden doorgevoerd.

Beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 (besparing van 346 mio op de investeringstoelage 2009)
De Ministerraad van 23/10/2008 heeft ook het volgende beslist voor 2009:

- een vermindering van de investeringstoelage aan de NMBS met 146.000 k EUR in 2009 (BA 51.11.5100.01) en een verhoging van de exploitatietoelage met 6.000 k EUR in 2009 en met 10.000 k EUR in 2010;
- een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200.000 k EUR voor 2009 en een verhoging van de exploitatietoelage met 10.000 k EUR 2009 vanaf 2010.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast.

Ministerraad van 06/03/2009 (bedrijfsvoorheffing)
De algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 geldt ook voor de drie overheidsbedrijven die concurreren met privéondernemingen. Voor Belgacom en de NMBS-Groep gaat deze maatregel in op 1 januari 2009 en voor De Post N.V. op 1 januari 2010. Daar bij de NMBS-Groep enkel de activiteiten B-Cargo en Internationale Reizigers van de NMBS in aanmerking komen in het raam van de concurrentie en gelet op het feit dat de vermindering van de uitgaven vanaf 1 januari 2009 voor de hele NMBS-Groep geldt, heeft de Ministerraad van 06/03/2009 beslist een budgettaire correctie op de toelagen van de NMBS-groep toe te passen. De vermindering van de toelagen werd geraamd op 70 miljoen EUR in 2009 (69.600 k EUR werden afgetrokken van de begroting 2009) en op 84 miljoen EUR in 2010.
Dit zijn voorlopige bedragen. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. De bedragen worden over de 3 maatschappijen als volgt uitgesplitst:

(k EUR 2009)	Raming 2009	Raming vanaf 2010
NMBS	51.300	61.914
Infrabel	16.300	19.672
SNCB Holding	2.000	2.414
TOTAAL	69.600	84.000

OMNIO (p.m.)
Deze toelage wordt overgebracht naar een nieuwe BA 51 10 3100.12 vanaf 2009 (zie hieronder).

Diabolo
Artikel 80 van het beheerscontract bepaalt dat de Staat de NMBS moet vergoeden voor het gebruiksrecht voor het Diabolo-baanvak. Deze compensatie uitgedrukt in €$_{2008}$, is geraamd op 0 € voor 2008, 26 k€ voor 2009, 104 k€ voor 2010, 121 k€ voor 2011 en 180 k€ voor 2012. Deze compensatie wordt geïndexeerd en vereffend zoals de basisexploitatietoelage. Deze bedragen zijn geraamde bedragen die aan de realiteit kunnen worden aangepast.

Go Pass-actie voor +16-jarigen (ter herinnering – overdracht naar nieuwe BA 51 10 3122)
Vanaf 2009 wordt deze tegemoetkoming overgedragen naar een nieuwe basisallocatie 51 10 3122 (tegemoetkoming voor de Go Pass-actie voor +16-jarigen - NMBS). Zie de fiche i.v.m. deze laatste BA voor meer informatie.

Indexering

De voorlopige indexeringsparameters zien er als volgt uit:

	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
	Aangepast	Aangepast	Indicatief	Indicatief	Indicatief
Gezondheidsindex december jaar t-1 *Variatie*	107,44	111,24 *3,54%*	111,84 *0,54%*	111,84 *0,00%*	111,84 *0,00%*
Dienstenindex december jaar t-1 *Variatie*	106,38	109,66 *3,08%*	111,26 *1,46%*	111,26 *0,00%*	111,26 *0,00%*
Index 2008 = 1 *Variatie index 2008=1*	1,000000	1,033781 *3,38%*	1,042675 *0,86%*	1,042675 *0,00%*	1,042675 *0,00%*
Index 2009 = 1 *Variatie index 2008=1*			1,008613 *0,86%*	1,008613 *0,00%*	1,008613 *0,00%*

Voor de bedragen in EUR 2008 wordt de contractuele index in EUR 2010 voorlopig als volgt geschat, rekening houdend met de prognose van het Federaal Planbureau van 07/04/2009 (stijging in december 2010 van 1,46 % voor de klassieke index en van 0,54 % voor de gezondheidsindex):

((GI dec $_{t-1}$ / GI dec $_{07}$ * 0,65) + (DI dec $_{t-1}$ / DI dec $_{07}$ * 0,35)) =
((111,24 * 1,054 / 107,44*0,65) + (109,66 * 1,0146 / 106,38* 0,35)) =
((111,84 / 107,44*0,65) + (111,26 / 106,38* 0,35)) =
1,042675

Deze raming zal aangepast worden op basis van de reële indexwaarden die zullen worden gewogen tijdens de begrotingsaanpassing 2010, die in januari 2010 zal worden voorbereid.

Mechanisme van overdracht naar de begroting van volgend jaar

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden. In 2010 zullen de laatste 4 maandelijkse schijven van 2009 (september - december) en de eerste 8 maandelijkse schijven van 2010 (januari - augustus) worden betaald. De storting van de laatste 4 maandelijkse schijven (september-december 2010) komt ten laste van de begroting 2011.

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
B 73 - Reizigers - Basistoelage (- FSI)	*917.459*	*-8.763*	*908.696*	*7.817*	*916.513*
B 80 - Diabolo - Basistoelage	*27*	*0*	*27*	*81*	*108*
Reizigers - Saldo t-1	*302.750*	*0*	*302.750*	*158*	*302.908*
Reizigers - Overdracht naar t+1 (4 maanden)	*-305.829*	*2.921*	*-302.908*	*-2.632*	*-305.540*
B 79 - GO-Pass – Basistoelage		*0*		*0*	
B 79 - GO-Pass - Saldo t-1		*0*		*0*	
B 79 - GO-Pass - Overdracht naar t+1 (2 maanden)		*0*		*0*	
B 78 - OMNIO + BIM (overdracht naar 51.10.3110)		*0*		*0*	
Conclaaf 23-10-2008 (compensatie Invest 2009)	*6.000*	*0*	*6.000*	*4.086*	*10.086*
Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)		*-51.300*	*-51.300*	*-11.147*	*-62.447*
KREDIET VASTLEGGING	***920.407***	***-57.142***	**863.265**	***-1.637***	**861.628**
Saldo t-1		*900*	*900*	*-900*	*0*
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***920.407***	***-56.242***	**864.165**	***-2.537***	**861.628**

Pro memorie: de begroting 2009 werd als volgt aangepast:

- de ongewijzigde contractuele basis wordt geïndexeerd met 3,3781 % (i.p.v. 4,3750 % zoals geraamd bij de initiale begroting) ; de basis wordt dus verminderd met -8.763 k EUR, maar de impact op het krediet blijft beperkt tot -5.842 k EUR omdat 4/12 (2.921 k EUR) van de toelage naar het volgende jaar worden overgedragen (NB: met de herstructurering van het FSI werd reeds rekening gehouden in het initiale budget 2009);
- vrijstelling bedrijfsvoorheffing: -51.300 k EUR (10 maanden zonder mechanisme van overdracht)
- enkel in vereffening: 900 k EUR aan vastleggingen werden overgedragen van 2008 voor een factuur betreffende 3 maanden van de Go Pass-actie die te laat werd ontvangen om nog in 2008 te worden vereffend.

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt als volgt uitgelegd:

- de indexering van de ongewijzigde jaarbasis heeft een jaarlijkse impact van +7.817 k EUR. De toelage voor Diabolo stijgt van 26 k EUR 2008 naar 104 k EUR 2008 (voorlopige bedragen) en wordt geïndexeerd, voor een verhoging van de toelage met 81 k EUR. Rekening houdend met het mechanisme van overdracht van 4 maanden is de totale impact tot 5.424 k EUR beperkt;
- de compensatie voor de vermindering van de investeringstoelage in 2009 stijgt van 6.000 k EUR 2009 naar 10.000 k EUR 2009 en wordt geïndexeerd. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast;
- de voorlopige raming van de compensatie voor de vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing stijgt van 51 300 kEUR 2009 naar 61 914 kEUR 2009 en wordt geïndexeerd. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast;
- enkel in vereffening: de overdracht 2009 was uitzonderlijk en niets is voorzien in 2010.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 4 maanden, met inbegrip van de vastlegging wordt behouden, en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten van 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, als volgt geraamd:
2011 : 864.272 k EUR
2012 : 864.319 k EUR
2013 : 864.340 k EUR

BA. 33 51 10 3100.03

Omschrijving: Bijdrage tot dekking van de netto onderhoudskosten, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS-Holding en Infrabel (pro memorie).

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	-	-	-	-	-	-	-
Vereffening	-	1.045	1.045	-	-	-	-

Verklarende nota

De toelage voor Infrabel wordt overgedragen naar een nieuwe BA 51 10 3100.51 en de toelage voor de NMBS-Holding wordt overgedragen naar een nieuwe BA 51 10 3100.96.

Het in 2009 ingeschreven vereffeningkrediet betreft een vastlegging van 2008 voor een toelage van 1.045 k EUR aan de NMBS-Holding voor de e-ticketing, krachtens de artikels 50 en 83 van het beheerscontract.

Er werd afgezien van het e-ticketing-project zoals in het beheerscontract gepland omwille van de kostprijs voor de NMBS. Het vereffeningkrediet 2009 zal dus niet worden gebruikt. Overigens zullen gedetailleerde rekeningen aan de NMBS-Holding worden gevraagd om het gebruik van de in 2007 voor dit project

gestorte 1.000 k EUR te verantwoorden. De niet-verantwoorde bedragen zullen moeten worden teruggestort.

BA. 33 51 10 3100.05

Omschrijving: Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met GEN-treinen, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS.

.

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	7.500	- 72	7.428	**10.940**	10.839	10.839	10.839
Vereffening	7.500	94	7.594	**10.940**	10.839	10.839	10.839

Juridische basis

- Artikel 156, 1° van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.
- Beslissing van de Ministerraad van 20/21 maart 2004 betreffende het Brusselse GEN. Fasering en financiering van het exploitatietekort.
- Beslissing van het overlegcomité Federale Regering – Gewest- en Gemeenschapsregeringen van 11 oktober 2005 betreffende de updating van het investeringsplan 2004-2007 van de NMBS-Groep, voorlaatste streepje van de bekendmaking (pro memorie).
- Pro memorie: art. 49 van het beheerscontract 2005 van de NMBS-Holding, art. 58 en 63 van het beheerscontract 2005 van Infrabel, art. 22, 73, 78 en 85 van het beheerscontract 2005 van de NMBS.
- Beslissing van de Ministerraad van 21/12/2006 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Art. 11, 12 en 75 van het beheerscontract 2008 van de NMBS.

Verklarende nota

Het Samenwerkingsakkoord van 4 april 2003 stelt dat de Staat en de Gewesten zorgen voor de financiering van de nodige infrastructuur en van het rollend materieel in het kader van het GEN. De NMBS heeft de nodige berekeningen gemaakt i.v.m. het bijkomende exploitatietekort dat door de geleidelijke uitbreiding van het aanbod zal ontstaan t.e.m. 2010.

De berekening houdt vooral rekening met de inkomsten die ontstaan door een groter aantal reizigers, alsook met de aanvullende uitgaven inzake personeel, energie, onderhoud van de stations en van het rollend materieel.
Voor de jaren 2008 - 2012 wordt deze specifieke toelage, bepaald in artikel 75 van het beheerscontract met de NMBS, als volgt geschat:

- 2008: 5.512 k€ (€$_{2008}$);
- 2009: 10.778 k€ (€$_{2008}$);
- 2010: 10.449 k€ (€$_{2008}$);
- 2011: 10.449 k€ (€$_{2008}$);
- 2012: 10.449 k€ (€$_{2008}$).

Voor 2011 en 2012 gaat het om geraamde bedragen die zullen worden aangepast op basis van de exploitatiegegevens van het GEN.
De NMBS bezorgt het DGVL jaarlijks een update van de kosten en ontvangsten verbonden aan het GEN-aanbod, op basis van de details die hebben gediend voor de raming van de voornoemde bedragen. Deze bedragen kunnen worden herzien op basis van de update.

Deze toelage wordt geïndexeerd en vereffend op dezelfde wijze als de basisexploitatietoelage (zie BA 51 10 3100.02). Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt toegepast vanaf 2009

Pro memorie: de toelage voor Infrabel werd reeds in 2009 overgedragen naar een nieuwe BA 51 10 3100.02.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
B 75 – GEN-exploitatie - Basistoelage	*11.250*	*-108*	*11.142*	*-247*	*10.895*
Saldo t-1		*0*		*3.714*	*3.714*
B 75 - GEN-exploitatie - Overdracht naar t+1 (4 maanden)	*-3.750*	*36*	*-3.714*	*82*	*-3.632*
I 75 - GEN-exploitatie (overdracht naar 51.10.3152)		*0*		*0*	
KREDIET VASTLEGGING	***7.500***	***-72***	**7.428**	***3.549***	**10.977**
Saldo t-1 NMBS		*118*	*118*	*-118*	*0*
Saldo t-1 Infrabel		*48*	*48*	*-48*	
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***7.500***	***94***	**7.594**	***3.383***	**10.977**

Pro memorie: de begroting 2009 werd als volgt aangepast:

- de ongewijzigde contractuele basis wordt geïndexeerd met 3,3781 % (i.p.v. 4,3750 % zoals geraamd bij de initiale begroting); de basis wordt dus verminderd met -108 k EUR, maar de impact op het krediet blijft beperkt tot -5.842 k EUR omdat 4/12 (2.921 k EUR) van de toelage naar het volgende jaar worden overgedragen;
- enkel in vereffening: 900 k EUR aan vastleggingen werden overgedragen van 2008 voor een factuur betreffende 3 maanden van de Go Pass-actie die te laat werd ontvangen om nog in 2008 te worden vereffend.

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt als volgt uitgelegd:

- de indexering van de ongewijzigde jaarbasis heeft een jaarlijkse impact van +7.817 k EUR. De toelage voor Diabolo stijgt van 26 k EUR 2008 naar 104 k EUR 2008 (voorlopige bedragen) en wordt geïndexeerd, voor een verhoging van de toelage met 81 k EUR. Rekening houdend met het mechanisme van overdracht van 4 maanden is de totale impact tot 5.424 k EUR beperkt;
- de compensatie voor de vermindering van de investeringstoelage in 2009 stijgt van 6.000 k EUR 2009 naar 10.000 k EUR 2009 en wordt geïndexeerd. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast;
- de voorlopige raming van de compensatie voor de vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing stijgt van 51.300 k EUR 2009 naar 61.914 k EUR 2009 en wordt geïndexeerd. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast;
- enkel in vereffening: de overdracht 2009 was uitzonderlijk en niets is voorzien in 2010.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 4 maanden, met inbegrip van de vastlegging wordt behouden, en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 10.895 k EUR geraamd.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

BA 33 51 10 3100.07

Omschrijving: Bijdrage voor maatregelen die strekken tot het kosteloos woon-werkverkeer per trein, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	14.350	-	14.350	**20.878**	28.700	28.700	28.700
Vereffening	14.350	1.600	15.950	**20.878**	28.700	28.700	28.700

Juridische basis:

- Verordening nr. 1893/91 van de Raad van 20 juni 1991 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1191/69 betreffende het optreden van de Lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren.
- Beslissing van de Ministerraad van 23/01/2004 houdende goedkeuring van maatregelen om het gratis woon-werkverkeer per trein te stellen.
- Beslissing van de Ministerraad van 20/03/2004 houdende uitbreiding van het gratis woon-werkverkeer tot het aandeel van de MIVB in de gemengde treinkaarten.
- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2006 (budgettaire controle 2006): vermindering met 950 k EUR van het krediet op de BA 51 10 3100.07 ten gunste van de opleiding (BA 51 10 3100.97).
- Beslissing van de Ministerraad van 27/04/2007: invoeging van het gratis woon-werkverkeer per trein in tweede klasse in het koninklijk besluit tot uitvoering van de wet van 27 juli 1962 houdende vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden**.**
- Koninklijk besluit van 13 juli 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden**.** Dit koninklijk besluit geeft een duurzaam karakter aan de bijdrage van de Staat. Indien de werkgever in de privésector zijn bijdrage van 60 naar 80% optrekt, legt de Staat het verschil van 20% bij, zodat woon-werkverplaatsingen per trein gratis worden voor de werknemer.
- Beheerscontract 2008 – 2012 tussen de Staat en de NMBS, goedgekeurd door de Ministerraad van 6 juni 2008 (art.20, 74 en bijlage 13).

Verklarende nota

Het nieuw beheerscontract 2008 – 2012 legt de volgende bedragen vast:

- voor het kosteloos woon-werkvervoer, 400 k€ in 2008 en 25.900 k€ vanaf 2009;
- voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten: 2.800 k€ vanaf 2008.

Het gaat hier over niet-geïndexeerde maximumbedragen die derhalve niet mogen worden overschreden.

Pro memorie: de toelage ter compensatie van het woon-werkvervoer blijft gelijk aan het in beheerscontract 2005 vastgestelde bedrag, zonder indexering. De basisbedragen moesten behouden blijven om aan de privésector de waarborg te geven dat de acties van de Staat zullen worden voortgezet. Nieuw is dat deze provisie elk jaar wordt verminderd ten belope van een eventueel budgetsaldo aan het eind van het vorige boekjaar.

Het positieve saldo van 7.822 k EUR in 2008 wordt afgetrokken van de toelage 2009.

Rekening houdend met de contractuele stortingsregels wordt 50% van de jaarlijkse toelage elk jaar naar de begroting van het volgende jaar overgedragen vanaf het boekjaar 2009. De vermindering van de toelage op basis van het saldo van het vorige jaar gebeurt via deze overdracht.

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
Jaarbasis	*28.700*	*-7.822*	*20.878*	*7.822*	*28.700*
Saldo t-1		*0*		*6.528*	*6.528*
Overdracht naar t+1 (6 maanden)	*-14.350*	*7.822*	*-6.528*	*-7.822*	*-14.350*
KREDIET VASTLEGGING	***14.350***	***0***	**14.350**	***6.528***	**20.878**
Saldo t-1		*1.600*	*1.600*	*-1.600*	*0*
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***14.350***	***1.600***	**15.950**	***4.928***	**20.878**

Pro memorie: de begroting 2009 werd als volgt aangepast:

- de vermindering van de contractuele basis 2009 stemt overeen met het positieve saldo einde 2008 en wordt integraal aangerekend op de 50 % krediet die naar 2009 werden overgedragen. Het vastleggingkrediet werd bijgevolg niet gewijzigd;
- enkel in vereffening: de 50 % van het krediet die het volgende jaar te betalen waren, werden overgedragen voor de eerste keer in 2009, maar de stijging van het krediet werd tot 1.600 k EUR beperkt omdat de toelage 2008 met 3.200 k EUR werd verminderd gelet op het beschikbare saldo (NB: een minimumkrediet werd in 2008 behouden opdat de NMBS haar bijdrage aan de MIVB zou betalen).

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt als volgt uitgelegd:

- zowel in vastlegging als in vereffening bereiken de kredieten opnieuw hun kruissnelheid, namelijk 50% van de toelage t en 50% van de toelage t-1. De vermindering komt door de kleinere overdracht naar 2009, op basis van het positieve saldo van 2008.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 4 maanden, met inbegrip van de vastlegging wordt behouden en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 28.700 k EUR geraamd of het maximale contractuele bedrag.

BA. 33 51 10 3100.09

Omschrijving: Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met hogesnelheidstreinen, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS.

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	7.316	- 70	7.246	**6.324**	6.324	6.324	6.324
Vereffening	7.316	- 60	7.256 (*)	**6.413**	6.324	6.324	6.324

(*) Werkelijke vereffening in 2009 beperkt tot 6.916 k EUR (- 340 k EUR i.v.m. de raming)

Juridische basis

- Beheerscontract 2008 van de NMBS. art. 23, 76 en 81.

Verklarende nota

Overeenkomstig artikel 76 van het beheerscontract van de NMBS worden de volgende toelagen toegekend ter compensatie van de kosten die verbonden zijn aan de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen waarvan sprake in artikel 23.

- 2008: 7.332 k€$_{2008}$;
- 2009: 7.009 k€$_{2008}$;
- 2010: 6.096 k€$_{2008}$;
- 2011: 6.096 k€$_{2008}$;
- 2012: 6.096 k€$_{2008}$.

Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatietoelage (zie BA 51 10 3100.02).

De toelage bestaat uit (in EUR$_{2008}$):

		2007	**2008**	**2009**	**2010**
Waalse as	Baanvak Bergen-Luik	1.516.855	3.181.397	3.153.083	3.124.204
	Compensatie SNCF	1.128.179	1.128.179	1.128.179	1.128.179
	Totaal	**2.645.034**	**4.309.576**	**4.281.262**	**4.252.383**
Vlaamse As	Baanvak Brussel - Oostende	**1.875.431**	**1.865.067**	**1.854.496**	**1.843.713**
Parijs - Luik	Baanvak Brussel - Luik	**1.770.614**	**1.758.576**	**873.149**	**0**
Parijs - Antwerpen	Baanvak Brussel - Antwerpen	**787.608**	**782.142**	**0**	**0**
Correctie contract (1)			**-1.383.361**		
Totaal		**7.078.687**	**7.332.000**	**7.008.907**	**6.096.096**

(1) de contractuele toelage voor 2008 werd beperkt tot het beschikbare krediet in het raam van de besprekingen betreffende de beheerscontracten ondanks een hogere initiale raming van de NMBS.

Rekening houdend met de integratie van de verbindingen Brussel-Antwerpen (1/2009) en Brussel-Luik (7/2009) in de exploitatie van de internationale lijnen, slinkt de voorziene contractuele toelage vanaf 2009. Er wordt enkel rekening gehouden met de gedeelten van de verbindingen tussen enerzijds een vertrek- of bestemmingspunt in België en anderzijds een Belgisch station. Vanaf 2010 blijft de subsidie stabiel.

Deze toelage wordt gestort in evenredigheid met het aantal dagen dat de lijnen bedoeld in artikel 23 worden bediend. De berekening van de dagen waarop de lijnen niet worden bediend, neutraliseert de gevallen van overmacht of omstandigheden buiten de wil van de NMBS. De NMBS bezorgt tegen 15 april van elk jaar aan het DGVL, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot deze bediende lijnen voor het afgelopen dienstjaar alsook een prognose voor de volgende vier jaren, overeenkomstig de bepalingen van het artikel 23.

De situatie 2008 kan als volgt worden samengevat.

	Bedrag 12/2008 (in €)
1. Act 46: Conventionele Internationale Vervoerder	
Opbrengsten	2.601.988
Kosten	9.481.564
2. Act 43: Distributie “Verkoop van vervoerbewijzen en andere; Thalys”	

Opbrengsten:	560.019
Kosten:	672.073
Saldo	**-6.991.630**
Voorziene toelage (art. BC NMBS)	**7.332.000**
Te regulariseren verschil	**340.370**

De NMBS heeft de geüpdatet prognose niet meegedeeld.

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (10 %) niet overgedragen in vastleggingskredieten.

Antwerpen-Noorderkempen (p.m.)
Deze toelage komt ten laste van een nieuwe BA 51 10 3100.13 vanaf 2009 (zie hieronder). Gelet op de opgelopen vertraging bij de indienststelling van deze bediening werd geen enkel bedrag op deze BA gestort of zal worden gestort.

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
Jaarbasis	*7.316*	*-70*	7.246	*-890*	6.356
KREDIET VASTLEGGING	***7.316***	***-70***	**7.246**	***-890***	**6.356**
Saldo t-1		*395*	*395*	*-10*	*725*
Overdracht naar t+1		*-725*	*-725*	*89*	*-636*
Niet gebruikt		*340*	*340*		
KREDIET VEREFFENING	***7.316***	***-60***	**7.256**	***-811***	**6.445**

Pro memorie: de begroting 2009 werd als volgt aangepast:

- de ongewijzigde contractuele basis wordt geïndexeerd met 3,3781 % (i.p.v. 4,3750 % zoals geraamd bij de initiale begroting); de basis wordt dus verminderd met -70 k
- enkel in vereffening: de 10 % van het krediet die het volgende jaar te betalen waren, werden overgedragen voor de eerste keer in 2009. De vermindering van de jaarbasis heeft als gevolg dat de overdracht van 2008 groter is dan de overdracht naar 2010.

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt als volgt uitgelegd:

- het krediet vermindert omdat de daling van de jaarbasis aanzienlijk groter is dan de invloed van de indexering;
- enkel in vereffening: de vermindering van de jaarbasis heeft als gevolg dat de overdracht van 2009 groter is dan de overdracht naar 2011.

Bij ontvangst van de definitieve rekeningen 2008, zal het effectief gebruikte vereffeningkrediet 2009 worden beperkt tot 6.916 k EUR (- 340 k EUR die niet gebruikt worden in tegenstelling tot de raming).

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 10 % wordt behouden en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 6.356 k EUR geraamd.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

BA 33 51 10 3100.12

Omschrijving: Bijdrage voor de voordelen verleend aan de houders van het OMNIO-statuut, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	2.300	-	2.300	**2.300**	2.300	2.300	2.300
Vereffening	2.300	-	2.300	**2.300**	2.300	2.300	2.300

Juridische basis

Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: artikel 78 (OMNIO).

Verklarende nota

Het beheerscontract 2008-2012 voorziet in een toelage om het inkomstenverlies door de invoering van het OMNIO-statuut te compenseren. Artikel 78 van het beheerscontract bepaalt het volgende: *« Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS 2.300 k€ vanaf 2008. Het gaat hier over een niet-geïndexeerd bedrag. Dit bedrag is een provisie. Het positieve of negatieve saldo wordt het volgende jaar door de Staat gecompenseerd. Met het oog op de precieze afrekening van de toelage ter compensatie van de minderontvangsten maakt de NMBS voor 30 april van elk jaar een rapport ten behoeve van de Minister van Overheidsbedrijven en het DGVL met vermelding van het gebruik en de evolutie van het aantal klanten met OMNIO-statuut. De Staat stort aan de NMBS de raming van de ontvangstderving van de verkeersvoordelen voor de OMNIO-gebruikers op 30 juni. Het saldo met de eindafrekening is betaalbaar of terugstortbaar twee maanden na ontvangst van de afrekening*».

De NMBS kon deze kosten voor 2008 niet verantwoorden. Bijgevolg wordt geen bedrag in 2009 gestort en het krediet voor 2009 zal niet worden gebruikt. Het in 2008 gestorte krediet van 2.300 k EUR is de provisie voor 2009.

BA. 33 51 10 3100.13

Omschrijving: Toelage voor de verbinding Antwerpen-Noorderkempen, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten gunste van de NMBS

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	2.052	- 866	1.186	**2.039**	2.039	2.039	2.039
Vereffening	2.052	- 985	1.067	**1.953**	2.039	2.039	2.039

Juridische basis

Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: artikel 77 (Antwerpen-Noorderkempen), artikel 81 (indexering), artikel 82 (modaliteiten van storting).

Verklarende nota

Deze toelage stond vroeger ingeschreven ten laste van de BA 51 10 3100.09 (binnenlandse hst) maar gelet op de opgelopen vertraging bij de indienststelling van deze bediening werd geen enkel bedrag op deze BA gestort.

Krachtens artikel 77 van het beheerscontract ontvangt de NMBS een bijkomende toelage ten bedrage van 1.966 k€$_{2008}$ om het exploitatietekort te dekken, naargelang van de effectieve indienststelling van de verbinding Antwerpen-Noorderkempen. Het eerste jaar zal dit bedrag aangepast worden naargelang van de werkelijke datum van de indienststelling. Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatietoelage.

De indienststelling is in juni 2009 gepland. De toelage 2009 werd dus met - 846 k EUR verminderd (dit komt overeen met 5 maanden). Een eventueel uitstel van deze indienststelling zal een nieuwe vermindering van de toelage inhouden.

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (10 %) niet overgedragen in vastleggingskredieten.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
Jaarbasis	*2052*	*-866*	*1.186*	*864*	*2.050*
KREDIET VASTLEGGING	***2.052***	***-866***	**1.186**	***864***	**2.050**
Saldo t-1		*0*		*119*	*119*
Overdracht naar t+1		*-119*	*-119*	*-86*	*-205*
KREDIET VEREFFENING	***2.052***	***-985***	**1.067**	***897***	**1.964**

Pro memorie: de begroting 2009 werd als volgt aangepast:

- de jaarbasis wordt met 5/12 verminderd gelet op de geplande indienststelling in juni 2009;
- enkel in vereffening: de 10 % van het krediet die het volgende jaar te betalen waren, werden overgedragen voor de eerste keer in 2009. De vermindering van de jaarbasis beperkt ook de overdracht naar 2010.

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt als volgt uitgelegd:

- het krediet komt op opnieuw in kruissnelheid: enerzijds 100 % voor het jaar t in vastlegging en anderzijds 90 % voor het jaar t en 10 % voor het jaar t-1 in vereffening.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 10 % wordt behouden en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 2.050 k EUR behouden.

BA 33 51 10 3100.22

Omschrijving: Tussenkomst in de actie Go Pass voor +16-jarigen, ten voordele van de NMBS.

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	3.984	-	3.984	**3.891**	3.796	3.780	3.780
Vereffening	3.984	-	3.984	**3.891**	3.796	3.780	3.780

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).

- Pro memorie: tweede bijvoegsel (KB 10 mei 2007) bij het beheerscontract tussen de Staat en de NMBS (KB 5/07/2005), dat een artikel 56bis invoegt.
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS - art. 22 en 79.

Verklarende nota

Een krediet van 2.000 k EUR in 2007 en van 4.064 k EUR in 2008 werd geboekt ten laste van de BA 51 10 3100.02 (Bijdrage voor het binnenlands reizigersvervoer met treinen van de gewone dienst, ten gunste van de NMBS). De compensatieregeling was toen nog niet definitief gekend en de Go Pass-actie werd bij andere tariefverminderingen ingedeeld.

Artikel 79 van het beheerscontract 2007-2012 bepaalt: *"Voor de uitreiking van een gratis Go Pass ter gelegenheid van de verjaardag van de 16-jarigen wordt een toelage voorzien van 4.064 k€ in 2008, 3.969 k€ in 2009, 3.875 k€ in 2010, 3.780 k€ in 2011 en 3.780 k€ in 2012. De afrekening gebeurt met een driemaandelijkse aanrekening van de NMBS aan het DGVL dat het aantal effectief uitgereikte Go Passen opneemt. De compensatie van de Staat dekt de werkelijke kostprijs van de Go Passen gevaloriseerd tegen het op het ogenblik van uitreiking geldend tarief. De bovengenoemde bedragen zijn provisies. De Staat compenseert het positief of negatief saldo het volgende jaar door een aanpassing van de toelage."*

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
B 79 - GO-Pass	*3.969*	*0*	*3.969*	*-94*	*3.875*
Saldo t-1	*677*	*0*	*677*	*-15*	*662*
Overdracht naar t+1 (2 maanden)	*-662*	*0*	*-662*	*16*	*-646*
KREDIET VASTLEGGING	***3.984***	***0***	**3.984**	***-93***	**3.891**
Saldo t-1		*0*		*0*	*0*
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***3.984***	***0***	**3.984**	***-93***	**3.891**

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt verklaard door de contractuele evolutie van de raming van de jaarbasis.

Dit bedrag wordt niet wettelijk geïndexeerd maar wordt beïnvloed door de prijsindex.

BA 33 51 10 3100.51

Omschrijving: Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van Infrabel

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	219.539	- 17.929	201.610	**110.658**	111.224	111.224	111.224
Vereffening	219.539	- 17.929	201.610	**110.658**	111.224	111.224	111.224

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 74 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting).

- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146.000 k EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6.000 k EUR 2009 voor 2009 en met 10.000 k EUR 2009 in 2010 en vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200.000 k EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10.000 k EUR 2009 vanaf 2010).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met - 69.600 k EUR in 2009 en - 84.000 k EUR vanaf de 2010, voor de hele NMBS-Groep).
- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel, dat door de Ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.

Verklarende nota

De toelage ten gunste van Infrabel die vroeger ten laste van de BA 51 10 3100.03 kwam, wordt overgedragen naar de nieuwe BA 51 10 3100.51.

Ter herinnering: de begrotingsfiche van de BA 51 10 3100.02 bevat een overzicht van de contractuele exploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven.

De basistoelage voor de exploitatie van de infrastructuur door Infrabel bedraagt 430.817 k€$_{2008}$ in 2008 en 430.747 k€$_{2008}$ vanaf 2009.

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft beslist dat de basistoelage met 317.472 k EUR 2008 wordt verminderd (300.000 k EUR 2005 min 3.300 k EUR 2008 die worden gecompenseerd op de exploitatietoelage van de NMBS) ter compensatie van de overname door de Staat van de lasten van het Fonds voor Spoorweginvesteringen (FSI). Ter herinnering, de oprichting van het FIF in 2005 betekent een supplementaire last van 300.000 k constante EUR per jaar voor Infrabel en dit tot 2008. Deze last werd gecompenseerd door een gelijke verhoging van het gebruiksrecht voor de infrastructuur door de NMBS. De toelage voor de NMBS werd bijgevolg verhoogd met een geïndexeerd bedrag van 300.000 k EUR 2005 omdat het gebruiksrecht ook wordt geïndexeerd. Deze operatie was niet helemaal neutraal voor de Staat vanaf 2006 omdat Infrabel geïndexeerde rechten ontving terwijl haar lasten onveranderlijk bleven.

De compensatie voor de algemene vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 heeft als gevolg een vermindering van de toelage aan Infrabel met 16.300 k EUR 2009 in 2009 en met 19.672 k EUR 2009 vanaf 2010, zoals beslist tijdens de Ministerraad van 06/03/2009. Het zijn voorlopige bedragen en het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. Deze maatregel wordt uitvoerig uitgelegd bij de BA 51.10.31.00.02.

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft ook de volgende beslissing genomen: een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200.000 k EUR voor 2009 gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10.000 k EUR 2009 vanaf 2010. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast op deze bedragen.

Het contract bepaalt ook dat de exploitatietoelage tijdens het jaar t+1 zal worden aangepast indien de stiptheidsdoelstellingen worden behaald. Het variabele gedeelte van de toelage schommelt tussen -3.500 k€$_{2008}$ en +3.500 k€$_{2008}$. Deze variabilisatie gebeurt slechts vanaf de toelage 2009.
De impact van deze bepaling op de jaarbasis 2009 is gelijk aan -1.239 k EUR 2008 of -1.281 k EUR 2009. Rekening houdend met het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar 2010, blijft de impact op de begroting 2009 op -854 k EUR beperkt.

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld in de begrotingsfiche van de BA 51 10 3100.02.
Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
I 74 -Infrastructuur (overdracht van 51.10.3103)	*121.675*	*-2.443*	*119.232*	*2.317*	*121.549*
Saldo t-1	*138.422*	*0*	*138.422*	*-98.678*	*39.744*
Overdracht naar t+1	*-40.558*	*814*	*-39.744*	*-772*	*-40.516*
Conclaaf 23-10-2008 (compensatie Invest 2009)	*0*	*0*	*0*	*10.086*	*10.086*
Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling voorheffing)		*-16.300*	*-16.300*	*-3.541*	*-19.841*
KREDIET VASTLEGGING	***219.539***	***-17.929***	**201.610**	***-90.588***	**111.022**
Saldo t-1		*0*		*0*	*0*
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***219.539***	***-17.929***	**201.610**	***-90.588***	**111.022**

Pro memorie: de begroting 2009 werd als volgt aangepast:

- de ongewijzigde contractuele basis wordt geïndexeerd met 3,3781 % (i.p.v. 4,3750 % zoals geraamd bij de initiale begroting); de basis wordt dus verminderd met -2.443 k EUR, maar de impact op het krediet blijft beperkt tot -1.629 k EUR omdat 4/12 (814 k EUR) van de toelage naar het volgende jaar worden overgedragen.

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt als volgt uitgelegd:

- de indexering van de ongewijzigde jaarbasis heeft een jaarlijkse impact van +2.317 k EUR. Rekening houdend met het mechanisme van overdracht van 4 maanden (- 772 k EUR) is de totale impact tot 1.545 k EUR beperkt;
- de belangrijke vermindering van de toelage 2009 naar aanleiding van de herstructurering van het FSI, heeft als gevolg een evenredige vermindering van het saldo van 4 maanden dat in 2010 moet worden betaald, terwijl het saldo 2008 – zonder vermindering – nog ten laste van de begroting 2009 was;
- de compensatie voor de vermindering van de investeringstoelage in 2009, 10.000 k EUR 2009 begint in 2009 en wordt geïndexeerd. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast;
- de voorlopige raming van de compensatie voor de vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing stijgt van 16.300 k EUR 2009 naar 19.672 k EUR 2009 en wordt geïndexeerd. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 4 maanden, met inbegrip van de vastlegging wordt behouden, en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 111.794 k EUR geraamd.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

BA. 33 51 10 3100.52

Omschrijving: Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur van het GEN, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van Infrabel .

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	895	- 8	887	**1.333**	1.335	1.335	1.335
Vereffening	895	- 8	887	**1.333**	1.335	1.335	1.335

Juridische basis

- Beslissing van de Ministerraad van 20/21 maart 2004 betreffende het Brusselse GEN. Fasering en financiering van het exploitatietekort.
- Beslissing van de Ministerraad van 21/12/2006 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 75 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (betaling).

Verklarende nota

Er wordt voorgesteld om vanaf 2009 ten laste van onderhavige BA 51 10 3100.05 enkel de toelage ten gunste van de NMBS te behouden. De toelage ten gunste van Infrabel wordt bijgevolg overgedragen naar deze nieuwe BA 51 10 3100.52.

De berekening houdt vooral rekening met heffingen ontstaan door een groter aantal treinkilometers, de uitgaven met betrekking tot de kosten voor het personeel en het onderhoud van de installaties. De berekening wordt opgemaakt op basis van 57 km extra spoor te onderhouden. De geleidelijke stijging van de door de NMBS betaalde gebruiksrechten voor de infrastructuur en de vaste onderhoudskostprijs, zorgt voor een vermindering van de kosten tussen 2007 en 2009.
Artikel 75 van het beheerscontract van Infrabel voorziet in de volgende bedragen voor de jaren 2008 tot 2010:

2008: 2.291 k€$_{2008}$
2009: 1.287 k€$_{2008}$
2010: 1.287 k€$_{2008}$

Voor de jaren na 2010 zullen de bedragen van deze toelage worden vastgelegd in een bijvoegsel bij dit contract op basis van dezelfde berekening die werd gebruikt voor de jaren 2007-2010. Voor 2011, 2012 en 2013 worden deze bedragen op 1.287 k€$_{2008}$ per jaar geraamd.

Infrabel bezorgt jaarlijks aan het DGTT een update van de kosten en baten betreffende het nieuwe aanbod. Deze update omvat ten minste de details die bij de evaluatie van de voornoemde bedragen werden meegedeeld. Op basis van dit verslag kunnen de bovenvermelde bedragen in onderlinge overeenstemming worden aangepast.

Dit document is niet beschikbaar op dit ogenblik. Geen enkel specifiek verslag is voorzien.

Details betreffende de indexering staan vermeld in de fiche van de BA 51 10 310002. Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex). Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt toegepast vanaf 2009.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
I 75 – Exploitatie GEN Infrabel - Basistoelage	*1.343*	*-13*	*1.330*	*12*	*1.342*
Saldo t-1		*0*	*0*	*443*	*443*
Overdracht naar t+1 (4 maanden)	*-448*	*5*	*-443*	*-4*	*-447*
KREDIET VASTLEGGING = VEREFFENING	***895***	***-8***	**887**	***451***	**1.338**

De aanpassing 2009 stemt overeen met de correctie van de voorlopige indexering van de initiale begroting. Pro memorie: de overdracht van 4 maanden naar het jaar t+1 werd toegepast voor de eerste keer op het krediet 2009, dat dus uit 8 maandelijkse schijven bestaat.

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt als volgt uitgelegd:

- de indexering van de jaarbasis heeft een totale impact van + 8 k EUR, rekening houdend met het mechanisme van overdracht van 4 maanden;
- het krediet komt opnieuw op kruissnelheid: 8 maanden voor het jaar t en 4 maanden voor het jaar t-1.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 4 maanden, met inbegrip van de vastlegging, wordt behouden en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 1.342 k EUR geraamd.

BA. 33 51 10 3100.53

Omschrijving: Bijdrage ter compensatie voor de kosten van het ter beschikking stellen inzake de PPS Diabolo, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van Infrabel**.**

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	9.000	-	9.000	**9.143**	9.143	9.143	9.143
Vereffening	9.000	-	9.000	**9.143**	9.143	9.143	9.143

Dit bedrag wordt gecompenseerd op de BA 51 11 5100.51. Zie de BA 51 11 5100.01 voor een synthese van de investeringstoelagen.

BA 33 51 10 3100.54

Omschrijving: Bijdrage ter compensatie van de beschikbaarheidvergoeding voor het PPS-project Liefkenshoek Rail Link, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten gunste van Infrabel

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	-	-	-	-	-	-	50.610
Vereffening	-	-	-	-	-	-	50.610

Dit bedrag wordt gecompenseerd op de BA 51 11 5100.51. Zie de BA 51 11 5100.01 voor een synthese van de investeringstoelagen.

BA 33 51 10 3100.95

Omschrijving: Bijdrage ter financiering van nieuw rollend GEN-materieel, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS-Holding.

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	10.000	-	10.000	**15.000**	30.035	30.035	30.035
Vereffening	10.000	-	10.000	**15.000**	30.035	30.035	30.035

Juridische basis

- Artikel 85 van het beheerscontract 2008-2012 NMBS-Holding.
- Beslissing van de Ministerraad van 4.07.08 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Contract betreffende de financiering van het rollend materieel afgesloten tussen de Belgische Staat en de NMBS, dat door de Ministerraad op 04/07/2008 werd goedgekeurd.

Op basis van dit contract worden de volgende bedragen aan de NMBS gestort:

2009	10.000 k EUR
2010	15.000 k EUR
2011-2013	30.035 k EUR

Deze bedragen worden niet geïndexeerd.

BA 33 51 10 3100.96

Omschrijving: Basisbijdrage te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten gunste van de NMBS-Holding**.**

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	172.290	- 3.128	169.162	**172.120**	172.323	172.323	172.323
Vereffening	172.290	- 3.128	169.162	**172.120**	172.323	172.323	172.323

Juridische basis

- Artikel 78 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding.
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met - 69.600 k EUR in 2009 en - 84.000 k EUR vanaf 2010, voor de hele NMBS-Groep)
- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.

Verklarende nota

Deze omschrijving beantwoordt aan het beheerscontract 2008-2012 dat het begrip van “basistoelage” invoert voor alle opdrachten van openbare dienst van de NMBS-Holding. Een toelage voor de kosten verbonden aan de veiligheidsactiviteiten wordt wel berekend voor een betere doorzichtigheid van de kostprijs van elke opdracht.

<u>Contractuele basistoelage</u>

Ter herinnering: de begrotingsfiche van de BA 51 10 3100.02 bevat een overzicht van de contractuele exploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven.

Vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 k EUR afgetrokken van de toelage van elke maatschappij, of een totaal van 210 k EUR, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

De compensatie voor de algemene vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 heeft als gevolg een vermindering van de toelage aan de NMBS-Holding met 2.000 k EUR 2009 in 2009 en met 2.414 k EUR 2009 vanaf 2010, zoals beslist tijdens de Ministerraad van 06/03/2009. Het zijn voorlopige bedragen en het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. Deze maatregel wordt uitvoerig uitgelegd bij de BA 51.10.31.00.02.

Art. 79 van het beheerscontract 2008-2012 luidt als volgt: «*Op basis van de definitieve rekeningen van het boekjaar 2007 zullen de totale werkelijke kosten van de veiligheidsopdrachten in 2007 vastgesteld worden. Het bedrag van de voornoemde specifieke toelage wordt, vanaf 2009, overeenkomstig aangepast, door gedeeltelijke reaffectatie van de basistoelage».*
De rekeningen 2008 zijn niet beschikbaar maar deze budgettair neutrale reaffectatie kan later worden uitgevoerd bij de aanpassing of de herverdeling van de basisallocatie bij de BA 51.10.31.00.96. Geen enkel specifiek verslag is voorzien. De informatie werd meegedeeld door de dienst Financiën van de NMBS-Holding maar de uitvoering is nogal moeilijk gelet op het tekort.

Indexering
De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld in de begrotingsfiche van de BA 51 10 3100.02.

Mechanisme van overdracht naar de begroting van volgend jaar
Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden voor de basistoelage.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
H 78 - Infrastructuur	*177.242*	*-1.693*	*175.549*	*1.511*	*177.060*
Saldo t-1	*54.129*	*0*	*54.129*	*4.387*	*58.516*
Overdracht naar t+1	*-59.081*	*565*	*-58.516*	*-504*	*-59.020*
Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling voorheffing)		*-2.000*	*-2.000*	*-435*	*-2.435*
KREDIET VASTLEGGING	***172.290***	***-3.128***	**169.162**	***4.959***	**174.121**
Saldo t-1		*0*		*0*	*0*
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***172.290***	***-3.128***	**169.162**	***4.959***	**174.121**

Pro memorie: de begroting 2009 werd als volgt aangepast:

- de ongewijzigde contractuele basis wordt geïndexeerd met 3,3781 % (i.p.v. 4,3750 % zoals geraamd bij de initiale begroting); de basis wordt dus verminderd met -1.693 k EUR, maar de impact op het krediet blijft beperkt tot -1.128 k EUR omdat 4/12 (565 k EUR) van de toelage naar het volgende jaar worden overgedragen (NB: met de herstructurering van het FSI werd reeds rekening gehouden in het initiale budget 2009);
- vrijstelling bedrijfsvoorheffing: -2.000 k EUR (10 maanden zonder mechanisme van overdracht).

Het verschil tussen 2009 en 2010 wordt als volgt uitgelegd:

- de indexering van de ongewijzigde jaarbasis heeft een jaarlijkse impact van +1.511 k EUR. Rekening houdend met het mechanisme van overdracht van 4 maanden blijft de totale impact tot 1.007 k EUR beperkt;
- de voorlopige raming van de compensatie voor de bedrijfsvoorheffing stijgt van 2.000 k EUR 2009 naar 2.414 k EUR 2009 en wordt geïndexeerd. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 4 maanden, met inbegrip van de vastlegging, wordt behouden en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 174.625 k EUR geraamd.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

BA. 33 51 10 3100.97

Omschrijving: Bijdrage tot dekking van de vormingskosten van het personeel, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS-Holding.

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	12.683	- 82	12.601	**12.770**	12.784	12.784	12.784
Vereffening	12.683	- 82	12.601	**12.770**	12.784	12.784	12.784

Juridische basis

- Artikel 80 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding

Verklarende nota

Artikel 80 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding bepaalt: *« In het kader van het personeelsbeheer van de NMBS-groep, conform, met name, de vereisten vermeld onder titel XIII, en meer specifiek voor het rijdend personeel, geniet de NMBS-Holding een toelage van 12.324 k €$_{2008}$. Die toelage wordt in haar totaliteit besteed aan het dekken van de kosten van het rollend personeel in opleiding dat wordt ingezet voor de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst».*

De voorlopige indexeringsparameters worden gedetailleerd in de fiche 51 10 3100.02.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
H 80 - Basistoelage	*12.863*	*-123*	*12.740*	*110*	*12.850*
Saldo t-1	*4.108*	*0*	*4.108*	*139*	*4.247*
Overdracht naar t+1	*-4.288*	*41*	*-4.247*	*-36*	*-4.283*
KREDIET VASTLEGGING	***12.683***	***-82***	**12.601**	***213***	**12.814**
Saldo t-1		*0*		*0*	*0*
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***12.683***	***-82***	**12.601**	***213***	**12.814**

De aanpassing 2009 en de evolutie 2010 zijn enkel het gevolg van de indexering.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 4 maanden, met inbegrip van de vastlegging, wordt behouden en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 12.850 k EUR geraamd

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

BA. 33 51 10 3100.98

Omschrijving: Bijdrage tot dekking van de kosten voor veiligheid en toezicht, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS-Holding.

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	16.825	- 130	16.695	**20.094**	20.117	20.117	20.117
Vereffening	16.825	- 130	16.695	**20.094**	20.117	20.117	20.117

Juridische basis

Artikels 6, 15-26 en 79 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding.

Verklarende nota
In 2008 opgenomen in het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding door de art. 6 en 15 tot 21.

In artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding vindt men het volgende terug: *"Om de uitoefening van deze opdracht te versterken, ontving de NMBS-Holding in 2007 een specifieke jaarlijkse toelage van 9.400 k€2007 (9.587 k€2008) ter compensatie van de kosten voor het personeel dat ze speciaal heeft moeten aanwerven en opleiden. Op basis van de definitieve rekeningen van het boekjaar 2007 zullen de totale werkelijke kosten van de veiligheidsopdrachten in 2007 vastgesteld worden. Het bedrag van de voornoemde specifieke toelage wordt, vanaf 2009, overeenkomstig aangepast, door gedeeltelijke reaffectatie van de basistoelage. Bij die toelage wordt vanaf 2008 een bedrag van 10.000 k€2008 gevoegd. Dat bedrag houdt onder meer verband met het actieplan Terrorisme dat integraal deel uitmaakt van het in artikels 22 en 23 beoogde strategisch plan."*

Deze budgettair neutrale reaffectatie kan later gebeuren bij de aanpassing of de herverdeling van de basisallocatie met de BA 51.10.31.00.96 (zie deze laatste BA voor meer details).

De voorlopige indexeringsparameters worden gedetailleerd in de fiche 51 10 3100.02.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

De overdracht van 4 maandelijkse schijven werd niet toegepast op het in 2008 toegekende supplement van 10 mio EUR, ter verhoging van het krediet 2008. Dit heeft wel een uitzonderlijk positief effect op 2009.
Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
H 79 - Veiligheid Holding	*20.444*	*-195*	*20.249*	*174*	*20.423*

Saldo t-1	*3.196*	*0*	*3.196*	*3.554*	*6.750*
Overdracht naar t+1	*-6.815*	*65*	*-6.750*	*-58*	*-6.808*
KREDIET VASTLEGGING	***16.825***	***-130***	**16.695**	***3.670***	**20.365**
Saldo t-1		*0*		*0*	*0*
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***16.825***	***-130***	**16.695**	***3.670***	**20.365**

De overdracht van 4 maandelijkse schijven werd niet toegepast op het in 2008 toegekende supplement van 10 mio EUR, ter verhoging van het krediet 2008. Dit heeft wel een uitzonderlijk positief effect op 2009. De aanpassing 2009 en de evolutie 2010 zijn het gevolg van de indexering.

In de veronderstelling dat het huidige systeem van overdracht van 4 maanden, met inbegrip van de vastlegging, wordt behouden en dat de contracten verder lopen in 2013, worden de kredieten 2011 tot 2013, zowel in vastlegging als in vereffening, op 12.850 k EUR geraamd

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

BA. 33 51 10 3100.99

Omschrijving: Bijdrage voor de financiering van hst-werkzamheden, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten voordele van de NMBS-Holding

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	16.571	-	16.571	**16.571**	16.571	16.571	16.571
Vereffening	16.571	-	16.571	**16.571**	16.571	16.571	16.571

Juridische basis

- Artikel 2 van de nieuwe gecoördineerde statuten van de NMBS-Holding naar aanleiding van de door de buitengewone algemene vergadering van 31 december 2004 goedgekeurde wijzigingen.
- Beslissing van de Ministerraad van 27 mei 2005, punt 2.
- Overeenkomst van 9 oktober 2006 tussen de Staat en de NMBS-Holding betreffende de financiering van het hst-project.
- Artikel 86 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding.

Verklarende nota

Het gaat om een overeenkomst ondertekend op 9 oktober 2006 tussen de NMBS-Holding en de Staat met het oog op de financiering van het hst-tekort binnen de limieten van het maximum van 282,5 miljoen EUR bepaald door de Ministerraad van 27 mei 2005 terug te betalen door de Staat in een toelage tot dekking van de nominale waarde en de interesten over een periode van 30 jaar.

De overeenkomst heeft het volgende bepaald:

- een kapitaalsverhoging van de NMBS-Holding bij Infrabel van 205,4 miljoen € en dit ten laatste op 30 juni 2007;
- de financiering van de werkzaamheden die ten laste van de NMBS-Holding blijven, namelijk 69,2 miljoen €, of in totaal een nominaal bedrag van 274,6 m EUR.

Overeenkomstig de Europese normen inzake boekhouding volgt de toelage geen bijzondere lening die de NMBS-Holding zou hebben aangegaan maar hetgeen tussen de Staat en de NMBS-Holding overeen gekomen is.

Het beheerscontract 2008-2012 vermeldt het volgende: “In het kader van de financiering van het financieringssaldo voor de verwezenlijking van de hst ten belope van 274.615 courante k € (205.418 k € voor Infrabel en 69.197 k € voor de NMBS-Holding), waarborgt de Staat de betaling van de interestlasten en de kapitaalaflossingen overeenkomstig het contract tussen de Staat en de NMBS-Holding, getekend op 9 oktober 2006”.

De begroting 2009 moet rekening houden met de betaling van een annuïteit van 16.571 k EUR tot 2036, zoals bepaald in de overeenkomst van oktober 2006. Deze annuïteit wordt in het nieuw beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding herhaald (artikel 86).

Ter herinnering: de toelage 2008 omvatte onder dezelfde basisallocatie het bedrag voor de financiering van het rollend materieel voor het GEN en van het hst-tekort. Voortaan bestaat er een specifieke toelage voor de eerste financiering (cf. BA 51 10 3100.95).

De kredieten worden vastgesteld op **16.571** k EUR van 2009 tot 2013.

Deze toelage wordt uitgedrukt in constante euro.

BA 33 51 10 3300.01

Omschrijving: Bijdrage voor het Raadgevend Comité van de gebruikers (p.m.).

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	-	-	-	-	-	-	-
Vereffening	-	-	-	-	-	-	-

Dit krediet diende om het Raadgevend Comité van de gebruikers van de spoorwegen een subsidie toe te kennen, ter dekking van bepaalde werkingsuitgaven (12,5 k EUR) en om een deeltijdse personeelslid van het niveau van attaché ter beschikking te stellen (41,5 k ER).
Het werd overgedragen naar het bestaansmiddelenprogramma 51.0

BA 33 51 10 3500.01 (p.m.)

Omschrijving: Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per Spoorweg te Bern (**p.m.**).

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	36	-	36	-	-	-	-
Vereffening	36	-	36	-	-	-	-

Dit krediet werd overgedragen naar de **activiteit 51.2.**

Activiteit 33.51.11. Spoorweginvesteringen

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven: art.3 tot 6 (beheerscontracten), art.156 (opdrachten van openbare dienst van de NMBS-Holding), art. 199 (opdrachten van Infrabel), art.218 (opdrachten van de NMBS).
- Beslissing van de Ministerraad van 16 februari 1996 houdende goedkeuring van de financiering van de NMBS door de Staat.
- Beslissing van de Ministerraad van 17 oktober 2000 die een verhoging van het contractueel bedrag vanaf 2001 toekent.
- Beslissing van de Ministerraad van 30 maart 2001 betreffende het tienjarig investeringsplan 2001-2012.
- Wet van 22 maart 2002 houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.
- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2006 die de storting van 30 mio EUR voor de investeringstoelage 2006 naar 2007 verschuift naar aanleiding van de budgettaire controle 2006 (p.m.).
- Artikel 288 van de programmawet van 27 december 2006 houdende oprichting van het "Fonds voor Spoorweginvesteringen".
- Koninklijk besluit van 28 december 2006 betreffende de storting op de rekening " Fonds voor Spoorweginvesteringen " van de niet door de NMBS-Groep gebruikte investeringsmiddelen**.**
- Koninklijk besluit van 14 december 2007 zoals gewijzigd bij het koninklijk besluit van 19 december 2007 betreffende de storting op de rekening " Fonds voor Spoorweginvesteringen " van de niet door de NMBS-Groep gebruikte investeringsmiddelen.
- Pro memorie: beheerscontracten 2005-2007 tussen de Staat en de spoorwegoverheidsbedrijven.
- Het door de Ministerraad van 06/06/2008 goedgekeurde investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-Groep.
- Hoofdstuk VIII « Investeringen» en hoofdstuk IX « Financiële relaties» van de beheerscontracten 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS (art 63 tot en met 71, 78 en 79), Infrabel (art 60 tot en met 72) en de NMBS-Holding (art 69 tot en met 77).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146.000 k EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6.000 k EUR 2009 voor 2009 en met 10.000 k EUR 2009 in 2010 en vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200.000 k EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10.000 k EUR 2009 vanaf 2010).
- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.

BA 33 51 11 5100.01

Omschrijving: Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS met het oog op de financiering van de investeringen, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	241.022	-	241.022	**375.072**	546.790	461.616	461.616
Vereffening	241.022	20.141	261.163	**372.195**	543.297	463.390	461.616

Verklarende nota

Basisbedragen uitgedrukt in EUR 2008

De beheerscontracten voorzien in een investeringstoelage waarvan het totale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende bedraagt, in EUR 2008:

			2008 EUR 2008	2009 EUR 2008	2010 EUR 2008	2011 EUR 2008	2012 EUR 2008
a) Gewone investeringen			**1.181.328**	**848.937**	**1.189.916**	**1.214.316**	**1.252.245**
NMBS		Totaal gewone investeringen	**293.360**	**228.696**	**346.388**	**499.605**	**421.781**
	B.65	*Basis*	*293.360*	*367.229*	*346.388*	*499.605*	*421.781*
	B.65	*Besparing investeringen2009*		*-138.533*			
INFRABEL		Totaal gewone investeringen	**703.418**	**480.841**	**740.597**	**649.677**	**750.609**
	I.62	*Basis*	*719.518*	*715.434*	*785.418*	*694.498*	*795.430*
	I.63	*Aftrek prioritaire projecten en alternatieve financieringen*	*-16.100*	*-44.821*	*-44.821*	*-44.821*	*-44.821*
	I.62	*Besparing investeringen2009*		*-189.772*			
NMBS-Holding		Totaal gewone investeringen	**184.550**	**139.400**	**102.931**	**65.034**	**79.855**
	H.69	*Basis*	*190.578*	*163.512*	*157.183*	*129.352*	*149.246*
	H.73	*Aftrek prioritaire projecten en alternatieve financieringen*	*-6.028*	*-24.112*	*-54.252*	*-64.318*	*-69.391*
b) prioritaire projecten en alternatieve financieringen			**22.128**	**68.933**	**99.073**	**109.139**	**114.212**
INFRABEL		Totaal	**16.100**	**44.821**	**44.821**	**44.821**	**44.821**
	I.78	*PPS Diabolo*		*8.653*	*8.653*	*8.653*	*8.653*
	I.65	*Modernisering as 3 (gedelokaliseerd)*	*16.100*	*36.168*	*36.168*	*36.168*	*36.168*
	I.79	*PPS vergoeding spoorwegverbinding Liefkenshoek*				*0*	*0*
NMBS-Holding		Totaal	**6.028**	**24.112**	**54.252**	**64.318**	**69.391**
	H.73	*Modernisering as 3 (gedelokaliseerd)*	*1.411*	*5.647*	*12.708*	*19.768*	*26.831*
	H.73	*Zeebrugge*	*3.608*	*14.396*	*32.395*	*30.319*	*23.252*
	H.73	*Haven Brussel*	*22*	*118*	*260*	*404*	*539*
	H.73	*Parking Louvain-La-Neuve*	*293*	*1.172*	*2.636*	*4.101*	*5.567*
	H.73	*Gosselies*	*694*	*2.779*	*6.253*	*9.726*	*13.202*
c) Investeringen HST NMBS			**4.716**	**0**	**0**	**0**	**0**
NMBS	B.65	HST	4.716				
			1.208.172	***917.870***	***1.288.989***	***1.323.455***	***1.366.457***
NMBS			***298.076***	***228.696***	***346.388***	***499.605***	***421.781***
INFRABEL			***719.518***	***525.662***	***785.418***	***694.498***	***795.430***
NMBS-Holding			***190.578***	***163.512***	***157.183***	***129.352***	***149.246***
d) GEN-Fonds			**210.709**	**210.709**	**210.709**	**210.709**	**210.709**
NMBS-Holding	H.66		210.709	210.709	210.709	210.709	210.709
Totaal			**1.418.881**	**1.128.579**	**1.499.698**	**1.534.164**	**1.577.166**

Het in 2008 aan de NMBS toegekende bedrag bevat een aanvullende compensatie van 4.352 k € voor de plaatsingskosten van de ERMTS-boordapparatuur in 2008 en 364 k € voor de indexering in 2008 van de compensatie voor de in 2007 gemaakte kosten.

De bedragen voor de PPS Liefkenshoek Rail Link en Diabolo worden afgetrokken van de investeringstoelage van Infrabel en worden gestort op specifieke basisallocaties (BA 51 10 3100.53 en 51 10 3100.54). De totale budgettaire impact is neutraal. De andere bedragen hebben betrekking op de NMBS-Holding en wijzigen geenszins het bedrag van de totale investeringstoelage.

De beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 bepaalt vanaf 2009:

- een vermindering van de investeringstoelage aan de NMBS met 146.000 k EUR voor 2009 (AB 51.11.5100.01) gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6.000 k EUR 2009 voor 2009 en met 10.000 k EUR 2009 voor 2010;
- een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200.000 k EUR voor 2009 gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10.000 k EUR 2009 vanaf 2010.

Indexering

De jaarlijkse toelagen voor de financiering van de investeringen worden uitgedrukt in €2008. Ze worden verbonden aan een indexwaarde van 6.037,833 voor de grondstoffen en van 25,600 voor de uurlonen. Deze indexcijfers geven de jaarlijkse gemiddelde waarde weer voor het jaar 2006.

Het bedrag van elke jaarlijkse toelage wordt geïndexeerd overeenkomstig de prijzen van de grondstoffen (I) en de uurlonen (S) en wel ten belope van respectievelijk 40% en 60% tegenover de voornoemde indexcijfers die als referentie dienen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2007 om de geïndexeerde waarde van de toelage van 2009 te bepalen).

Die factoren worden officieel meegedeeld door de dienst Erkenning der Aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen. Het blijft wachten op een officiële bevestiging.

De indexeringscoëfficiënt van de investeringstoelage voor 2010 wordt dus als volgt samengesteld:

$$((\text{gem } I_{t-2} / \text{gem } I_{2006} * 0{,}4) + (\text{gem } S_{t-2} / \text{gem } S_{2006} * 0{,}6)) =$$
$$((7.026{,}167 / 6.037{,}833 * 0{,}4) + (26{,}836 / 25{,}600 * 0{,}6)) =$$
$$1{,}094445$$

De variatie van 2009 tot 2010 bedraagt 3,847 % (i.p.v. 5,873% in 2006, 3,974% in 2007, 9,520% in 2008 en 5,390 % in 2009). Deze belangrijke stijging wordt veroorzaakt door een verhoging met 4,89 % van de index I (grondstoffen) en met 3,09 van de index S (uurlonen) (gemiddelde 2008 versus gemiddelde 2006). De index wordt wegens zijn constructie nog steeds beïnvloed door de zeer sterkte verhoging tijdens het eerste deel van 2008. De index I is sterk gedaald sinds juli 2008 terwijl de index S nu stabiel blijft maar de positieve impact zal slechts voelbaar worden bij de indexering van 2011.

Overeenkomstig artikel 71 van zijn contract moet de NMBS-Holding voor 15 mei 2009 een verslag indienen om de indexering van de toelage te verantwoorden, omdat deze meer dan 3% per jaar bedraagt**.** Dit verslag werd ingediend en wordt niet betwist.

De toelage voor de PPS Diabolo wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over twaalf maanden (van 1 november van het jaar t-2 tot 31 oktober van het jaar t-1). Deze index is voorlopig geraamd op:

$$111{,}3317 / 109{,}5917 = 1{,}015877.$$

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (25 % van de decemberschijf, namelijk 1/48ste van de jaarlijkse toelage) niet in vastleggingskredieten omgezet.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredietbehoeften als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
BA 51.10.3153 - I 63, 78 - PPS Diabolo Infrabel (VASTL=VEREF)	***9.000***	***0***	**9.000**	***143***	**9.143**
BA 51.10.3154 - I 64, 65, 79 - PPS Liefkenshoek Infrabel (VASTL=VEREF)	***0***	***0***	**0**	***0***	**0**
Kredietbehoefte NMBS voor basistoelage	*241.022*	*0*	241.022	*138.081*	379.103
I 62 - Investeringen (overdracht naar 51.11.5151)		*0*		*0*	
H 69 - Investeringen (overdracht naar 51.11.5199)		*0*		*0*	
BA 51.11.5101 - investeringen NMBS - KREDIET VASTLEGGING	***241.022***	***0***	**241.022**	***138.081***	**379.103**
Saldo t-1 NMBS		*6.202*	*6.202*	*-1.181*	*5.021*
Saldo t-1 Infrabel		*14.990*	*14.990*	*-14.990*	
Saldo t-1 Holding		*3.970*	*3.970*	*-3.970*	
Overdracht naar t+1		*-5.021*	*-5.021*	*-2.877*	*-7.898*
BA 51.11.5101 - KREDIET VEREFFENING	***241.022***	***20.141***	**261.163**	***115.063***	**376.226**
*I 62 - Basisinvesteringen Infrabel (*overdracht van *51.11.5101)*	*553.994*	*0*	*553.994*	*305.603*	*859.597*
Compensatie BA 51.10.3153 - I 63, 78 - PPS Diabolo	*-9.000*	*0*	*-9.000*	*-143*	*-9.143*
Compensatie BA 51.10.3154 - I 64, 65, 79 - PPS Liefkenshoek	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
BA 51.11.5151 - Investeringen Infrabel - KREDIET VASTLEGGING	***544.994***	***0***	**544.994**	***305.460***	**850.454**
Saldo t-1 (zie 51.11.5101 in 2009)	*0*	*0*		*11.354*	*11.354*
Overdracht naar t+1	*0*	*-11.354*	*-11.354*	*-6.364*	*-17.718*
BA 51.11.5151 - KREDIET VEREFFENING	***544.994***	***-11.354***	**533.640**	***310.450***	**844.090**
*Basisinvesteringen Holding (*overdracht van *51.11.5101)*		*172.325*	*172.325*	*-297*	*172.028*
BA 51.11.5199 - Investeringen Holding - KREDIET VASTLEGGING	***172.325***	***0***	**172.325**	***-297***	**172.028**
Saldo t-1 (zie 51.11.5101ien 2009)		*0*		*3.590*	*3.590*
Overdracht naar t+1		*-3.590*	*-3.590*	*6*	*-3.584*
BA 51.11.5199 - KREDIET VEREFFENING	***172.325***	***-3.590***	**168.735**	***3.299***	**172.034**
TOTAAL (ter informatie)					
Vastlegging investeringen	***967.341***	***0***	***967.341***	***443.387***	***1.410.728***
Vereffening investeringen	***967.341***	***5.197***	***972.538***	***428.955***	***1.401.493***

De aanpassing 2009 van de vereffeningbedragen wordt uitgelegd door de toepassing vanaf dit jaar van de overdracht van 25 % van de decemberschijf (= 1/48ste van de jaarlijkse toelage). Door de uitzonderlijke vermindering van de toelage in 2009 (-346 mio EUR) zijn de overdrachten naar 2010 kleiner dan die naar 2008. Voor een gemakkelijke vereffening bleven alle saldi van 2008 ten laste van de BA 51.11.51.00.01, alhoewel dit krediet in 2009 werd gesplitst.

De sterke stijging in 2010 wordt uitgelegd door de contractuele groei van de totale basistoelagen door de indexering maar vooral door het feit dat de toelage op het in de beheerscontracten vastgestelde oorspronkelijke niveau werd teruggebracht, na de uitzonderlijke besparingsoperatie in 2009.

Deze toelage wordt volgens de wet geïndexeerd.

BA 33 51 11 5100.51

Omschrijving: Deelname van de Staat in het kapitaal van Infrabel met het oog op de financiering van de investeringen, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	544.994	-	544.994	**841.314**	750.947	861.411	810.801
Vereffening	544.994	- 11.354	533.640	**834.950**	753.020	859.110	811.855

Zie BA 51 11 5100.01 (Investeringen).

BA 3 .51 11 5100.99

Omschrijving: Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS-Holding met het oog op de financiering van de investeringen, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen**.**

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	172.325	-	172.325	**170.199**	141.569	163.342	163.342
Vereffening	172.325	- 3.590	168.735	**170.205**	142.204	162.888	163.342

Zie BA 51 11 5100.01 (Investeringen).

Activiteit 33.51.13 – NMBS – Normalisatie van de rekeningen.

BA 33 51 13 3200.02

Omschrijving: Bijdrage arbeidsongevallen, ten gunste van de NMBS-Holding

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	468	515	983	**970**	651	651	651
Vereffening	468	18	486	**816**	651	651	651

Verklarende nota

Artikel 84 van het nieuw beheerscontract 2008-2012 van NMBS-Holding stelt dat de betaling gebeurt binnen zestig dagen te rekenen vanaf de goedkeuring van de jaarrekeningen door de Algemene Aandeelhoudersvergadering van de NMBS-Holding.

De kredietaanvraag voor 2010 moet dus de in 2009 betaalde onkosten van de arbeidsongevallen dekken.

De verzekeringsinstelling staat in voor de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, d.i.

- de betaling van de medische kosten en gelijkgestelde kosten;
- de schadeloosstelling van de ongeschiktheid (hetzij de betaling van een dagelijkse vergoeding bij een tijdelijke arbeidsongeschiktheid, hetzij de storting van een lijfrente of een kapitaal bij een blijvende arbeidsongeschiktheid of een overlijden).

Bij de NMBS-Groep wordt het personeel verzekerd ten laste van de exploitatierekening van de NMBS-Holding.

Naast de verzekeringsinstellingen zorgt het Fonds voor Arbeidsongevallen voor de betaling:

- van een bijkomende vergoeding wanneer de rente lager ligt dan de door de wet vastgestelde minimum bedragen;
- van de indexering van de rentes en van de wettelijk bepaalde revaluaties.

De NMBS-Holding kan niet rekenen op dit Fonds. De indexering van de rentes en van de bijkomende vergoedingen wordt dus gecompenseerd door de Staat omdat het algemene stelstel niet van toepassing is op de NMBS-Holding

De NMBS-Holding heeft gevraagd om 651 k EUR in 2008 te compenseren. In vergelijking met de oorspronkelijke prognose, gaat het om een stijging van 151 k EUR. Het krediet 2010 zou het gebrek aan werkelijk krediet in 2008 en geplande krediet in 2009 moeten compenseren. Bij behoud van dit bedrag in 2009 en de volgende jaren, kan het krediet als volgt worden berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
H 84 - Arbeidsongevallen	*468*	*183*	*651*	*0*	*651*
totaal saldo t-1	*468*	*183*	*651*	*-332*	*319*
totaal overdracht naar t+1	*-468*	*149*	*-319*	*319*	
BA 51.13.3302 – Arbeidsongevallen Holding - KREDIET VASTLEGGING	***468***	***515***	**983**	***-13***	**970**
Saldo t-1		*0*		*497*	*497*
Overdracht naar t+1		*-497*	*-497*	*-154*	*-651*
KREDIET VEREFFENING	***468***	***18***	**486**	***330***	**816**

De overdracht naar het volgende jaar werd afgeschaft, wat betreft de vastlegging. Het krediet 2009 omvat dus de toelage 2008 en 2009 en verantwoordt de omvang van de aanpassing.

In vergelijking met de beschikbare prognoses bij de aanpassing, wordt de werkelijke te storten compensatie in 2008 op 651 k EUR in plaats van 486 k EUR geraamd, of +165 k EUR. De toelage voor 2009 wordt geraamd op 651 k EUR in plaats van 497 k EUR, of +154 k EUR. Bijgevolg is het vastleggingkrediet 2009 van 319 k EUR onvoldoende. Dit tekort moet dan ten laste van 2010 komen.

De kredieten 2011 tot 2013 worden geraamd op 651 k EUR, zowel in vastlegging als in vereffening. De kredieten komen opnieuw op kruissnelheid. Ze dekken het jaar t voor de vastlegging en het jaar t-1 voor de vereffening. Recurrente problemen zijn wel te verwachten door de laattijdige beschikbaarheid van de definitieve rekeningen, na de begrotingsaanpassing voor het jaar t+1.

Activiteit 33 51 14 – Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer (p.m.).
De kredieten voor de activiteit 33 51 14 (Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer) worden overgedragen ten laste van een nieuw programma 51.2, om de begroting duidelijker te maken.

BA 33 51 14 1200.21 (p.m.)

Omschrijving: Studie intermodaliteit **(p.m.)**

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	120	-	120	**-**	-	-	-
Vereffening	120	-	120	**-**	-	-	-

Verklarende nota

Een bedrag van 120 k EUR was voorzien in 2009 voor de financiering van een onderzoek naar de logistiek en de intermodaliteit in België. Dit bedrag werd gecompenseerd ten laste van de BA 51 14 3100.01 (zie hieronder).

BA 33 51 14 3100.01 (p.m.)

Omschrijving: Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer (p.m.)

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	22.329	-	22.329	**-**	-	-	-
Vereffening	22.767	-	22.767	**-**	-	-	-

Activiteit 33 51 16 – Overdrachten naar het GEN-Fonds

BA 33 51 16 6100.01

Omschrijving: Transferts naar het GEN-Fonds beheerd door de NMBS-Holding, te vereffenen door overschrijving in de schrifturen ten gunste van de NMBS-Holding**.**

(k EUR)	2009 initiaal	Aanp 2009	2009 aangepast	**2010**	2011	2012	2013
Vastlegging	222.066	-	222.066	**230.609**	230.609	230.609	230.609
Vereffening	222.066	9	222.075	**230.609**	230.609	230.609	230.609

Juridische basis

- Wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2002 van de N.M.B.S.
- Art. 66-68 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding.

- Art. 60-61 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel.
- Art. 64 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS.

Verklarende nota

Artikel 66 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding regelt de storting van de nodige middelen voor het GEN-Fonds:
"Vervolgens gaat de Staat van 2008 tot 2013 over tot een jaarlijkse betaling van 210.709 k€$_{2008}$, in juni van ieder jaar.
…
De NMBS-Holding verbindt zich ertoe, de in het GEN-Fonds gestorte bedragen alsook de interesten opgebracht door het GEN-Fonds exclusief te besteden aan de verwezenlijking van het GEN-project.
De NMBS-Holding verbindt zich ertoe de werken uit te voeren in de mate dat het Fonds voldoende gestort is om de werken van het lopende jaar aan te gaan.
De NMBS-Holding en Infrabel houden zich aan de enveloppe die uitsluitend voor de infrastructuurwerken bestemd is en die 1.556.000 k€$_{2001}$ (2.098.140 k€$_{2008}$) bedraagt.
De eventuele meerkosten, ongeacht de oorzaken ervan, zullen moeten worden gefinancierd binnen de beschikbare klassieke investeringstoelage van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vanaf 2009 zullen Infrabel en de NMBS-Holding, elk voor wat hen aanbelangt, een jaarlijks verslag leveren, met een geactualiseerde raming van de totale kostprijs van het GEN-project, een analyse van de nog bestaande budgettaire risico's en een vergelijking met de in het Fonds beschikbare middelen.
Het verslag wordt aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan het DGVL uiterlijk op 30 april van elk jaar bezorgd."

Toestand van het GEN-fonds

Op 1 januari 2008 bedroeg het thesauriesaldo van het GEN-FONDS € 393.890.194,82. Op 31 december 2008 was dit saldo gelijk aan € 508.225.073,22. Op 3 oktober werd een bedrag van € 210,7 miljoen ingebracht in het fonds in plaats van de € 210,709 miljoen die volgens het huidige beheerscontract in juni gestort diende te worden.

Volgende verrichtingen hadden plaats in de periode 01/01/2008 –31/12/2008:

Toestand op 01/01/ 2008	**€ 393.890.194,82**
Storting op 03/10/2008	+ € 210.700.000,00
Betaling in 2008 aan:	
NMBS	- € 9.243.484,75
Infrabel	- € 91.117.110,34
NMBS-Holding	- € 13.805.387,20
Betaling in 2008 aan:	
FOD M&V dienst GEN	- € 482.208,51
Bankkosten	- € 706,35
Geïnde interesten	+€ 18.311.600,63
Gerecupereerde BTW	+€ 118,79
Te recupereren BTW	- € 121,86
Gerecupereerde roerende voorheffing	+€ 7.278,73
Te recupereren roerende voorheffing	- € 35.115,60
Andere inkomsten	+ € 14,86
Toestand op 31/12/2008	**€ 508.225.073,22**

De vooruitzichten voor de volgende jaren werden gevraagd maar nog niet ontvangen

Het basisbedrag van 210.709 k €2008 wordt contractueel geïndexeerd zoals de investeringen: 210.709 k €$_{2008}$ x 1.094445 = 230.609k €$_{2009}$.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k EUR) (nr. artikel + omschrijving)	***2009*** *Initiaal*	***2009*** *Aanpassing*	**2009** Aangepast	***2010-2009*** *Verschil*	**2010** Initiaal
BA 51.16.6101 – Overdracht GEN-Fonds Holding	***222.066***	***0***	**222.066**	***8.543***	**230.609**
Saldo t-1		*9*	*9*	*-9*	*0*
Overdracht naar t+1		*0*		*0*	
KREDIET VEREFFENING	***222.066***	***9***	**222.075**	***8.534***	**230.609**

De aanpassing 2009 is het gevolg van een aanpassing 2008 die moest worden uitgesteld omdat het krediet 2008 slechts beschikbaar werd na de uiterste datum van vereffening. Pro memorie: deze aanpassing 2008 kwam door een preciezere berekening van de toelage in het contract 2008 ; de Ministerraad had eigenlijk een afgerond bedrag vastgesteld voor de initiale begroting 2008

De evolutie in 2009 is enkel het gevolg van de indexering.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 51/2:

20. Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS)

Personeelseffectief in VTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A	13,8	20,8	20,8
B	4,8	9,8	9,8
C	4,8	4,8	4,8
D	1	0	0
Totaal	24,4	35,4	35,4

Uitgaven	(in duizendtallen euro)

Statuut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Personeel DVIS	(20 11.00.06)	fb	-	-	**234**
		fc	-	-	**234**
Personeel DVIS	(20 12.00.48)	fb	-	-	**2.501**
		fc	-	-	**2.501**
		fb	-	-	**2.735**
Totaal		fc	-	-	**2.735**

Verklarende nota

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) werd opgericht in juli 2005 in het kader van de omzetting van de Europese Richtlijn 2004/49/EG voor de vervulling van de taken die voorheen door de ondersteunende technische dienst van de spoorwegen werden vervuld.
Voor 2010 worden de personeelsuitgaven van BA 51 01 11.00.06 en BA 21 02 12.00.48 (gedetacheerd personeel) overgebracht ten gevolge van de oprichting van het in 2010 organiek begrotingsfonds voor deze Dienst.
De inkomsten van het fonds bestaan uit bijdragen ten laste van de gehele spoorsector voor het toezicht op de veiligheid en uit retributies ten laste van de aanvragers van een prestatie aan de veiligheidsinstantie van de spoorwegen.
Tot 2009 werden alle kosten in verband met DVIS gecompenseerd op de toelage aan de 3 staatsbedrijven op de basisallocatie 51 10 31.00.03. De compensatie wordt verdeeld als volgt: vermindering van de toelagen aan Infrabel (65,95% van het totaal, ofwel - 1.868 kEUR), NMBS Holding (23,78%, ofwel - 674 kEUR) , NMBS (10,27%, ofwel - 291 kEUR).

<u>OPDRACHTEN, ACTIVITEITEN</u>
De opdrachten van de veiligheidsinstantie kunnen als volgt worden samengevat:

- De certificeringen van de infrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen, de opleidingsinstellingen, het treinpersoneel en van de eenheden belast met het onderhoud van het rollend materieel en de opvolging ervan.
- De toelatingen tot de indienststellingen van de subsystemen van het spoorwegsysteem en de opvolging ervan.
- Het toezicht op het respecteren van de veiligheidsreglementering en van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan.
- Toezicht houden op een niet-discriminerende toegang tot de opleidingsinstellingen.

- De medewerking en het overleg met de sector bij het tot stand komen en bij de publicatie van de regelgeving op nationaal en internationaal niveau.
- Het bijhouden en het ter beschikking stellen (nationaal en internationaal) van een aantal databanken met gegevens betreffende de treinbestuurders en betreffende het rollend materieel.
- De samenwerking met het Europees Spoorwegbureau en met de veiligheidsinstantie van de andere landen.
- DVIS vervult binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer nog een aantal andere taken dan deze van veiligheidsinstantie voor het spoorvervoer (Toezicht gebruik van buitendienst gestelde lijnen voor toeristische exploitatie, remproeven materieel van de regionale vervoermaatschappijen, certificering dieselmotoren,..).

Werkingskosten

(in duizendtallen euro)

PA	**BA.**	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Erelonen	fb	-	-	**415**	533	533	533
			fc	-	-	**415**	533	533	533
	12.00.01.2	Aankopen	fb	-	-	**47**	47	47	47
			fc	-	-	**47**	47	47	47
	12.00.01.3	Energie	fb	-	-	**5**	5	5	5
			fc	-	-	**5**	5	5	5
	12.00.01.5	Vergoedingen	fb	-	-	**35**	35	35	35
			fc	-	-	**35**	35	35	35
20	12.00.01	Totaal	fb	-	-	**502**	620	620	620
			fc	-	-	**502**	620	620	620
20	12.00.04	Informatica	fb	-	-	**-**	100	100	100
			fc	-	-	**-**	100	100	100
20	74.00.01	Uitrusting	fb	-	-	**5**	5	5	5
			fc	-	-	**5**	5	5	5
20	74.00.04	Informatica	fb	-	-	**6**	6	6	6
			fc	-	-	**6**	6	6	6
Alg totaal			fb	-	-	**513**	720	720	720
			fc	-	-	**513**	720	720	720

Verklarende nota

In 2010 is er besloten om een organiek begrotingsfonds voor deze Dienst te creëren. Het deel van de werkingskosten in verband met de taak van deze Dienst werden in het budgettaire fonds naar de activiteit 51/20 overgebracht.

Luidens artikel 12 en 14 van de wet van 19 december 2006 betreffende de veiligheid van spoorweggebruik : „ Zij kan te allen tijde de technische bijstand vorderen van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de spoorwegondernemingen, de erkende aangemelde of aangewezen instantie voor de technische keuringen of de instellingen of ondernemingen die hun vakbekwaamheid op het gebied van certificering en risicoanalyse bewezen hebben.. “

Aangezien DVIS niet beschikt over de nodige deskundigen voor het uitvoeren van bepaalde audits en specifieke studies in verband met de vervulling van zijn taken (Audit Groep Infrabel, Audit Spoorwegondernemingen,…), moet DVIS een beroep doen op externe expertise. Een bedrag van 335kEUR wordt hiervoor in de begroting 2010 voorzien.

Luidens artikel 14 van de wet van 19 december 2006 betreffende de veiligheid van spoorweggebruik, „ De veiligheidsinstantie werkt samen met de veiligheidsinstanties van de andere lidstaten. De samenwerking heeft in het bijzonder tot doel het vergemakkelijken en coördineren van de veiligheidscertificering van spoorwegondernemingen die internationale treinpaden toegewezen hebben gekregen volgens de procedure van artikel 34 van de wet van 4 december 2006 betreffende het gebruik van de spoorweginfrastructuur." Er wordt een bedrag van 15.kEUR voorzien voor de vertegenwoordigingskosten die door België worden gedragen voor de organisatie van vergaderingen en vertaling van documenten in verband met de raadpleging van de veiligheidsinstanties van de verschillende Lidstaten.

Een bedrag van 50 kEUR wordt eveneens voorzien voor externe technische bijstand voor de opmaak van lastenboeken betreffende het personeel en het materiaal.

Een bedrag van 15 kEUR wordt in 2010 voorzien voor de receptiekosten van buitenlandse delegaties in België.

De andere componenten van deze kredieten betreffen:
- kosten van reparatie en onderhoud van de voertuigen van controle en inspectie van DVIS, en hun verzekering (15 kEUR);
- kosten van publicatie van het Reglement betreffende het internationaal spoorwegvervoer van gevaarlijke goederen (RID) (3 kEUR);
- de aankoop van verschillende beveiligde documenten en het afdrukken betreffende de afgifte van de certificaten ivm het spoorpersoneel (20 kEUR);
- de aankoop van jasjes en veiligheidsuniformen en veiligheidsbadges (9 kEUR);
- het verbruik van brandstof van de voertuigen (5 kEUR);
- verplaatsings- en verblijfskosten, kilometervergoedingen van de controleurs en inspecteurs (35 kEUR).

Het krediet van 5 kEUR dat op BA 51 20 74.00.01 wordt ingeschreven betreft de aankoop van klein veiligheidsmateriaal (zaklampen, opvouwbare ladders, …) voor 1 kEUR evenals de aankoop, vernieuwing en aanpassing van de uitrusting van de voertuigen voor 4 kEUR

Het krediet op BA 51 20 74.00.04 van 6 kEUR betreft de aankoop en onderhoud van verschillende hardware voor het personeel.

30. Cel Onderzoek Ongevallen en Incidenten

Het onderzoeksorgaan van spoorwegongevallen werd gecreëerd door de wet van 19 12 2006, hoofdstuk VII. Momenteel laat het onderzoeksorgaan de onderzoeken uitvoeren via de diensten van de NMBS-Holding. De cel Onderzoek Ongevallen en Incidenten telt 3 personen. Bij de NMBS-holding houden een tiental personen zich bezig met de onderzoeken.
Sinds de oprichting van deze instantie begin 2007 leidden 320 dossiers per jaar tot een onderzoeken door de NMBS-Holding, waarvan 5 tot 6 per jaar op verzoek van het onderzoeksorgaan.

Ten gevolge van de aanmaningen van de Commissie, die van mening is dat het Belgische systeem de onafhankelijkheid van de beheerder van de infrastructuur en de spoorwegondernemingen niet garandeert in geval van een ongeval, zal het huidig systeem worden vervangen.

Dit nieuwe systeem zal door 4 wetsontwerpen geregeld worden die eveneens de omzetting voorzien van de richtlijnen 2007/59, 2008/57 en 2008/110. Dit systeem van onderzoeken zal op de volgende manier georganiseerd worden:

- alle spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder zullen aan het onderzoeksorgaan alle verslagen van onderzoek en ongevallen moeten meedelen waarvoor zij verantwoordelijk zijn en die zij in toepassing van hun eigen beheerssysteem van veiligheid moeten leiden;
- het onderzoeksorgaan zal een database van deze verslagen moeten bijhouden en aanbevelingen opmaken met het oog op de verbetering van het beheerssysteem van veiligheid van het geheel van de spoorwegsector in België. Deze aanbevelingen zullen gericht zijn aan de nationale veiligheidsinstantie (DVIS) belast met de controle van het invoeren van deze aanbevelingen;
- het onderzoeksorgaan zal zelf de onderzoeken verwezenlijken die door de wet van 19/12/2006 worden opgelegd
- het onderzoeksorgaan formuleert aanbevelingen aan DVIS;
- het onderzoeksorgaan neemt deel aan de werkzaamheden van ERA (European Railway Agency) en van de onderzoeksorganen van andere landen. Deze deelnames zijn verplicht.

Daarom werd besloten een organiek begrotingsfonds op te richten met als doel de financiële autonomie van het onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen te garanderen alsook aan te tonen dat de bijdragen die gestort worden aan de kosten van deze instantie worden toegewezen
De inkomsten van het fonds bestaan uit de bijdragen ten laste van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen in de werkingskosten van het onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen (cf. RMB §2 art. 36.00.22). De te onderzoeken incidenten en ongevallen resulteren in hoofdzaak immers uit de circulatie van treinen wat deel uitmaakt van de hoofdactiviteiten van voormelde ondernemingen.

Om al deze taken uit te voeren is een personeelsbestand van 7 personen noodzakelijk: 1 onderzoeksverantwoordelijke, 2 hoofd-onderzoekers (1 per taalrol), 2 assistent-onderzoekers (1 per taalrol) en 2 administratieve assistenten. De diensten van het onderzoeksorgaan dienen 365 dagen per jaar, 24 uur op 24 verzekerd te worden.

.

Personeel

Personeelseffectief in VTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A	1	2	**5**
B			
C			**2**
D			
Totaal	1	2	**7**

Uitgaven	(in duizendtallen euro)

Statuut	**(PA BA)**		2008	2009	**2010**
Personeel Cel Onderzoek	(30 11.00.07)	fb	-	-	**376**
Ongevallen en Incidenten		fc		-	**376**
		fb	-	-	**376**
Totaal		fc	-	-	**376**

Opmerking

Tot in 2010 werden deze kredieten ingeschreven op programma 51/0 en alle kosten in verband met deze instantie gecompenseerd door een bijdrage van Infrabel en ingeschreven in de Rijksmiddelenbegroting, lopende ontvangsten, Mobiliteit en Vervoer, §2 Vervoer te Land, art. 36.00.02.

Werkingskosten

(in duizendtallen euro)

PA	**BA**	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Erelonen	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
	12.00.01.2	Aankopen	fb	-	-	-	100	100	100
			fc	-	-	-	100	100	100
	12.00.01.3	Energie	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
	12.00.01.5	Vergoedingen	fb	-	-	**16**	95	95	95
			fc	-	-	**16**	95	95	95
30	**12.00.01**	**Totaal**	**fb**	**-**	**-**	**16**	**195**	**195**	**195**
			fc	**-**	**-**	**16**	**195**	**195**	**195**
30	12.00.04	Informatica	fb	-	-	-	50	50	50
			fc	-	-	-	50	50	50
30	74.00.01	Uitrusting	fb	-	-	-	3	3	3
			fc	-	-	-	3	3	3
30	74.00.04	Informatica	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
Alg Totaal			**fb**	**-**	**-**	**16**	**248**	**248**	**248**
			fc	**-**	**-**	**16**	**248**	**248-**	**248**

Verklarende nota.

Naast de algemene uitgaven (personeel, huisvesting, werking, uitrusting,) zijn er ook specifieke werkingsmiddelen waarover het onderzoeksorgaan voor de spoorwegongevallen moet kunnen beschikken om de uitvoering van zijn taken te verzekeren : punctuele externe expertise en consultancy, individuele veiligheidsuitrusting, deelname aan gespecialiseerde opleidingen en conferenties (...).

40. Ombuds- en Klachtendienst Spoor

De noodzaak tot oprichting van deze dienst volgt uit de verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.
Er is voorzien om samen met de toepassingsmaatregelen die de voornoemde verordening oplegt, nl. de oprichting van een of meerdere instanties belast met de handhaving van de verordening, de huidige ombudsdienst bij de NMBS-groep te hervormen.
Deze hervorming is nodig omdat vanaf 1 januari 2010 het internationaal reizigersvervoer geliberaliseerd wordt, en de bevoegdheid van de ombudsdienst ruimer moet worden dan deze die hem momenteel is toegewezen door de wet van 21 maart 1991 (beperkt tot de overheidsbedrijven van de NMBS-groep).

Onderdeel van deze hervorming is de overheveling van de ombudsdienst naar de FOD Mobiliteit en Vervoer.
Er werd een voorontwerp van wet opgesteld dat zowel de omvorming van de ombudsdienst als de oprichting van een instantie die verantwoordelijk is voor de handhaving van Verordening 1371/2007, in de schoot van het Directoraat-generaal Vervoer te land (DGVL) regelt.

Voor 2010 worden de uitgaven (personeel en werking) geraamd op 1.412.000 €. Dit is de geraamde kost van de huidige ombudsdienst bij de NMBS-groep. Voor hetzelfde bedrag zal de FOD de ruimere verplichtingen van de ombudsdienst op zich nemen. Het betreft dus met andere woorden geen nieuw initiatief, maar wel een transfer van bevoegdheden van de NMBS-holding naar de FOD, opgelegd door de Europese wetgeving.

Vanaf 2011 worden de uitgaven op 1.656.000 € geraamd.

Ingevolge de beslissing van het conclaaf 2010 gebeurt de compensatie van de werkingskosten voor deze dienst in 2010 op BA 51 10 31.00.96- Bijdragen ten gunste voor de NMBS-Holding voor het onderhoud , het beheer en de exploitatie van de stations en de parkings.
Vanaf 2011 zal een organiek begrotingsfonds worden opgericht . De kosten zullen dan volledig gecompenseerd door ontvangsten ten laste van Infrabel, NMBS-holding, NMBS en de spoorwegondernemingen die personenvervoer verzorgen

Personeel.

Personeelseffectief in VTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A			**12**
B			**3**
C			
D			
Totaal			**15**

Uitgaven	(in duizendtallen euro)

Statut	**(PA BA)**		2008	2009	**2010**
Personeel Ombuds- en	(40 11.00.06)	b	-	-	**275**
Klachtendienst Spoor		c	-	-	**275**
Gedetacheerd personeel	(40 12.00.48)	b	-	-	**904**
		c	-	-	**904**
		b	-	-	**1.179**
Totaal		c	-	-	**1.179**

Verklarende nota

De huidige ombudsdienst bij de NMBS-groep bestaat uit een Nederlandstalige en een Franstalige ombudsman en een team van 10 onderzoekers en administratieve krachten..
Vanaf 1 januari 2010 wordt de bevoegdheid van de ombudsdienst verruimd tot het internationaal reizigersvervoer. Vanaf die datum kunnen spoorwegondernemingen vrij met elkaar in concurrentie treden om internationale reizigersdiensten aan te bieden. De werkbelasting van de ombudsdienst zal dus in principe toenemen ten opzichte van vandaag, maar in eerste instantie wordt aangenomen dat de huidige middelen waarover de ombudsdienst beschikt, volstaan om zijn opdrachten uit te voeren

De handhavingsinstantie staat onder de bevoegdheid van de Directeur-generaal Vervoer te land. Zij zal bestaan uit één Nederlandstalige en één Franstalige attaché en één tweetalige administratieve assitent(e).

Werkingskosten

(in duizendtallen euro)

PA	**BA**	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Erelonen	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
	12.00.01.2	Aankopen	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
	12.00.01.3	Energie	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
	12.00.01.5	Vergoedingen	fb	-	-	**57**	57	57	57
			fc	-	-	**57**	57	57	57
40	**12.00.01**	**Totaal**	**fb**	-	-	**57**	57	57	57
			fc	-	-	**57**	57	57	57
40	12.00.04	Informatica	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
40	74.00.01	Uitrusting	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
40	74.00.04	Informatica	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
Alg totaal			fb	-	-	**57**	57	57	57
			fc	-	-	**57**	57	57	57

DIVISION ORGANIQUE 51 : DIRECTION GENERALE TRANSPORT TERRESTRE.

Les attributions de la Direction générale Transport terrestre couvrent:

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

En outre, la DGTT a pour objectif d'assurer la coordination de la politique des transports terrestres (y compris les interconnexions avec les transports maritimes et aériens) et de promouvoir l'intermodalité tant en ce qui concerne le transport de personnes que le transport de marchandises.

Dans le courant de 2008 le Bureau des Plans civils de Défense a été mis sous la tutelle de la DGTT.
Ce bureau est chargé de la préparation et de la coordination d'un plan d'action relatif aux crises internes et externes, en collaboration avec le SPF Affaires Intérieures et l'OTAN.

Cellule Stratégique et d'Appui du directeur général

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

Direction Transport par Rail

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La direction Transport par rail est composée des services suivants :

1. *Le service Infrastructure*

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

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

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

4. La cellule Support juridique
Ce service, en collaboration avec le service Marché du rail, s'occupe de la contribution belge à l'élaboration de la nouvelle réglementation européenne, puis de sa transposition en droit belge, et qui apporte ses conseils à la direction dans divers domaines.

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

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

Le SSICF fonctionne à côté de la Direction Transport par rail dont certaines compétences sont complémentaires. Ce service est responsable de l'ensemble de la problématique sécurité de l'exploitation ferroviaire, en ce compris la certification du matériel roulant et du personnel de sécurité des entreprises ferroviaires que le suivi de l'élaboration des spécifications techniques d'interopérabilité et l'autorisation des mises en service des sous-systèmes du réseau ferroviaire transeuropéen.

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

Contexte légal

En 1998 le Conseil a proposé *le premier paquet ferroviaire,* adopté le 26 février 2001 et publié le 15 mars de la même année. Les états membres devaient le transposer en droit national avant 15 mars 2003.
Ce paquet était composé de 3 directives par lesquelles chaque entreprise ferroviaire a obtenu une licence afin de pouvoir offrir des services ferroviaires internationaux, sur base de critères communautaires et non discriminatoires dans l'Union européenne. Ceci en premier lieu pour le transport des marchandises.

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

Dans le *troisième paquet ferroviaire,* la poursuite de l'intégration du système ferroviaire européen a déjà été proposée au moyen de quatre nouvelles propositions. Elles constituent une directive relative à la certification des conducteurs et une autre concernant l'ouverture du marché pour les services de transport

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

Tâches

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

1. *Interopérabilité et mise en service d'infrastructures*

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

- Evaluation des propositions du GI (Gestionnaire d'infrastructure) ou EF (Entreprise ferroviaire) pour la non application d'une STI (Spécification technique d'interopérabilité) et conseiller le ministre sur les propositions.
- En collaboration avec le GI définir le contenu des points ouverts dans les STI et le transmettre à la Commission européenne.
- Collaboration avec les organisations qui coordonnent les tâches des organismes notifiés.
- Suivi du travail de l'institut belge pour la normalisation, pour l'élaboration des normes nouvelles qui seront reprises dans les STI pour le système ferroviaire.
- L'autorisation de mise en service des installations nouvelles et adaptées (infrastructure, prise d'énergie et signalisation).
- Etablir l'inventaire en collaboration avec le GI concernant la procédure à suivre. L'objectif est de déterminer en fonction des travaux planifiés par le GI, d'une part les travaux pour lesquels une autorisation de mise en service est formellement nécessaire, d'autre part ceux pour lesquels une procédure de travail sera acceptée et feront l'objet d'une surveillance par l'autorité de sécurité via des audits et des contrôles.
- La vérification de la conformité avec les STI de la construction de nouvelle infrastructure ferroviaire. Si des dérogations sont acceptées, collaboration pour rédiger une dérogation motivée aux STI et la proposer à la Commission européenne.
- Vérification de la conformité avec les règles nationales de sécurité s'il n'y a pas encore une STI :
  a. Surveillance du registre national de l'infrastructure, contrôle de la présence des données requises par les STI.
  b. Surveillance de l'entretien requis dans les STI.
- Contrôles des inspections du GI des lignes touristiques.
- Appréciation de la demande ou renouvellement et le cas échéant la délivrance de l'agrément de sécurité pour le GI.
- Collaboration au développement du cahier spécial de charge d'infrastructure.

2. *Interopérabilité et mise en service de matériel*

Cette branche du service est composée des spécialistes du matériel et marchandises dangereuses. Les tâches les plus importantes de cette unité sont :

- L'autorisation de mise en service du matériel déjà utilisé dans un autre Etat membre
  a. Concevoir, publier et appliquer la procédure selon laquelle le matériel peut être mis en service en Belgique.
  b. Examiner et évaluer ce qui est nécessaire pour une autorisation de mise en service de matériel sur l'infrastructure ferroviaire belge. Le SSICF assure la présidence des comités de mise en service. Ces comités sont composés de collaborateurs du GI et de l'organisme désigné pour le

contrôle des règles de sécurité nationale. Les constats sont analysés et les mesures à prendre inventoriées.

c. Vérifier le certificat de sécurité délivré dans un autre Etat membre, examen du dossier concernant l'entretien et les caractéristiques opérationnelles du matériel roulant.
d. Si nécessaire définir et suivre des nouveaux tests comme déterminés par le comité de mise en service.
e. Approuver le dossier de mise en service et le cas échéant délivrer le certificat de mise en service.
f. Délivrer l'autorisation de mise en service.
g. Inscrire l'autorisation dans le NVR (Registre national des véhicules).
h. Inventorier le matériel roulant autorisé.
i. Délivrer une autorisation pour l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire pour certains types de matériel roulant tels le light rail ou le matériel historique.

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

- RID (Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail) :
  a. Vérifier et contrôler sur le terrain l'application correcte de la réglementation spécifique appliquée par les entreprises (entre autres les tâches du conseiller de sécurité).
  b. Préparer la publication des prescriptions RID dans le Moniteur belge.
  c. Transmettre à l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) les accidents graves.
  d. Collaborer à l'élaboration des annexes techniques des prescriptions internationales à transposer en droit belge.
  e. Collaborer avec les organismes agréés concernant les marchandises dangereuses.
- Collaboration au développement du cahier spécial des charges du matériel roulant.
- Contrôles du matériel roulant :
  a. Superviser les inspections du GI ;
  b. Contrôler l'état technique du matériel roulant.
- Personne de contact belge pour le registre du marquage des détenteurs de matériel roulant.

3. <u>Safety</u>

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

- Contrôles des conducteurs et accompagnateurs, ainsi que du personnel de sécurité sédentaire.
- Contrôles de l'application des règles et normes de sécurité.
- Contrôles ou inspections après un accident ou incident grave.
- Surveillance des organismes chargés de fournir des formations aux conducteurs et au personnel de bord concernant la dispense des cours, les inscriptions aux formations, les programmes et manuels de formation ainsi que les rapports annuels d'activité.

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

4. <u>Collaboration internationale</u>

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

- En collaboration avec l'ERA, déterminer les prescriptions concernant les conditions exigées aux systèmes de gestion de sécurité des EF et du GI.
- Surveillance du travail des organismes notifiés en collaboration avec l'ERA.
- Collaboration dans le groupe de travail « certification des ateliers » créé par l'ERA.
- Le SSICF représente la Belgique dans l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates).
- Collaboration dans le groupe de travail technique de la Commission européenne, en qualité d'expert pour la délégation belge dans le « interoparability committee ».
- Collaboration dans les groupes de travail techniques de l'OTIF.
- Collaboration avec l'ERA pour rédiger les indicateurs, les méthodes et les objectifs de sécurité communs, y compris la collaboration aux groupes de travail CSM (Common Safety Methods), CST et CSI, et aux « task forces » complémentaires.
- Collaboration avec l'ERA pour atteindre une base de données des règles nationales des états membres de l'union européenne.
- Notification et motivation des changements aux règles nationales de sécurité à l'Union européenne.
- Collaboration avec l'ERA dans le groupe de travail SCA afin d'harmoniser les conditions des demandes pour obtenir un certificat de sécurité et pour déterminer la stratégie afin d'obtenir un certificat de sécurité communautaire.
- Collaboration avec l'ERA pour établir les nouvelles STI, adapter les existantes et collaborer dans les groupes de travail ERTMS pour une définition ultérieure des spécifications ETCS.
- Représentation de la Belgique dans le comité article 21, créé dans le UE1996/48, pour examen et acceptation des règles techniques nouvelles proposées par la Commission européenne.

- Représenter la Belgique dans les groupes de travail internationaux des experts et collaborer dans les divers sous-groupes concernant le RID.

5. <u>Rapports et communication</u>

- Etablir le rapport annuel et le transmettre à l'ERA, pour septembre.
- Etablir et tenir à jour une base de données des mises en service.
- Communication externe
    - Création d'un site web ;
    - Rédiger des brochures.

Direction Navigation intérieure

La tâche principale de cette direction consiste à participer à veiller ainsi à ce que le transport de marchandises par voie navigable soit réalisé tout en maintenant un niveau élevé de sécurité, un service optimal à la clientèle et une concurrence loyale entre les acteurs sur le marché.

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

Concrètement, l'action de la Direction Navigation intérieure se traduit par la délivrance de différents documents :

- Certificats de capacité professionnelle ;
- Attestations d'accès à la profession ;
- Licences d'exploitation ;
- Attestations d'appartenance à la navigation rhénane ou à la flotte belge ;
- Certificats de conduite communautaires.

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

Direction Intermodalité (maintenant partiellement Expertise et support fonctionnels en Mobilité)

La Direction Intermodalité coordonne des actions favorisant l'intermodalité des transports terrestres, en ce sens qu'elles concernent plusieurs modes de transport terrestre.

Pour le Projet RER autour de Bruxelles et le transport combiné, elle participe à la coordination d'actions visant plusieurs modes de transport, soit de personnes, soit de marchandises. Elle participe aux structures d'accompagnement de la mise sur pied du RER, notamment avec les Régions et les opérateurs de transport public. Elle coordonne également les actions menées en faveur du transport combiné au niveau national et international.
En ce qui concerne les Organisateurs de transport, elle réglemente et contrôle l'accès à la profession d'intermédiaires de transport (commissionnaires, courtiers). Elle délivre notamment les licences et les attestations de compétence professionnelle.

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

Outre cet aspect réglementaire, elle organise et contrôle la formation des conducteurs qui transportent des matières dangereuses ainsi que la formation des conseillers à la sécurité. Cette Direction travaille

également à la sécurisation des différents modes de transport. Enfin, cette Direction organise des initiatives transversales pour l'ensemble du SPF, relatives à la problématique de l'ADR, ou sur le thème de la sécurisation.

Direction Transport routier : réglementation et contrôle

Cette direction est chargée de la prévention, de la recherche et de la répression des infractions à la législation et à la réglementation en matière de transport routier de personnes et de marchandises. Cette direction poursuit par son action les 3 objectifs suivants :

- l'amélioration de la sécurité routière ;
- la garantie de conditions de travail correctes aux conducteurs ;
- la promotion de la loyauté de la concurrence entre les transporteurs.

Dans ce domaine, il collabore étroitement, dans le cadre d'un plan d'action national, avec les autres services belges de contrôle intéressés par le transport routier. Il collabore également avec les instances de contrôle de 9 pays européens dans le cadre de l'accord « Euro Contrôle Route ».

En ce qui concerne le transport de marchandises par route, la Direction du Transport routier élabore la réglementation relative à l'accès à la profession et à l'exercice de cette profession, tant en transport national qu'international. Elle délivre les licences de transport national ou communautaire et, le cas échéant, les autorisations de transport extra-communautaire aux (candidats-) transporteurs. Elle délivre également des attestations à certaines catégories de conducteurs.

En ce qui concerne le transport de personnes par route, cette direction élabore également la réglementation générale en étroite collaboration avec les autorités régionales qui sont compétentes en matière de transport en commun urbain et régional. La Direction Transport routier contrôle, tout comme pour le secteur du transport de marchandises, le respect des conditions imposées par cette réglementation, à savoir celles liées à l'accès à la profession et au marché du transport des personnes, national et international.

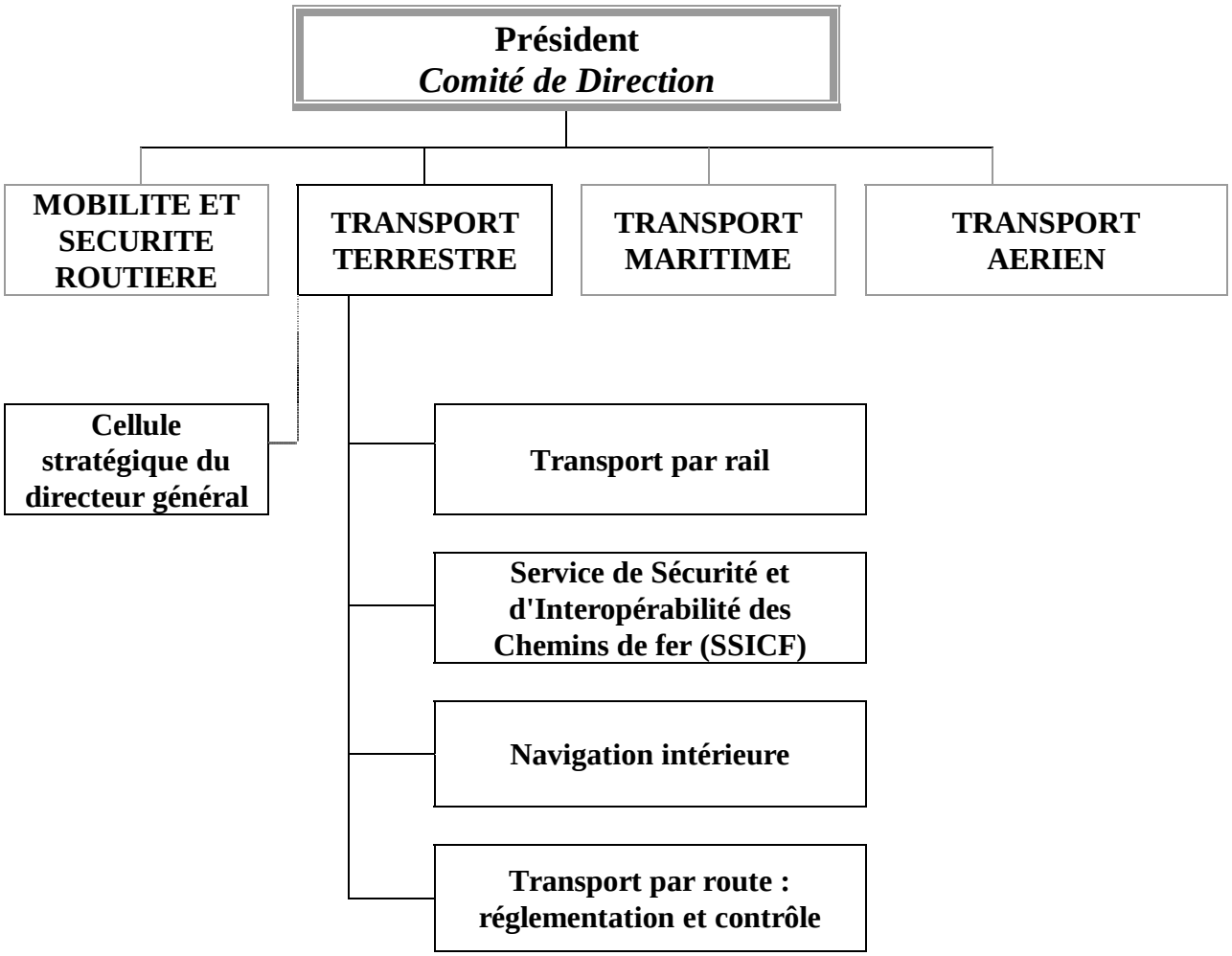
Cette direction est également responsable de l'organisation des examens relatifs à la capacité professionnelle dans le domaine du transport de marchandises et de voyageurs par route.

Cellule stratégique du Directeur général

La cellule d'appui du DG aide ce dernier à la réalisation de ses tâches et objectifs en développant les options stratégiques nécessaires à l'application des politiques définies pour l'ensemble des modes de transports que ce soit en interne par rapport à la Direction Générale mais aussi et surtout en collaboration et avec d'autres Directions Générales.

Elle assure également la disponibilité des moyens humains, matériels et financiers pour la réalisation des tâches dévolues à la DGTT. Elle s'emploie également à développer une meilleure coordination entre les différentes directions (best practices par ex.) de la DGTT et recherche les voies et moyens pour le suivi, l'évaluation et l'amélioration des résultats obtenus par les différentes directions et services. Elle représente ponctuellement le Directeur général lors de manifestations, réunions et forums

Structure/organigramme de la Direction générale Transport Terrestre



Crédits attribués à la division organique/Kredieten toegekend aan de organisatieafdeling

Programme / Programma		2008 réalisé realisatie	2009 initial initieel	2009 ajusté aangepast	**2010 proposition voorstel**	+/- 2010-2009	2011 estimation raming	2012 estimation raming	2013 estimation raming
P0 subsistance	b	11.463	11.663	11.767	**9.879**	-1.888	965	956	965
bestaansmiddelen	c	11.979	11.663	11.767	**9.879**	-1.888	965	956	956
P1	b	2.960.650	2.619.510	2.548.909	**2.871.829**	322.920	2.957.387	3.004.284	3.006.340
	c	2.998.928	2.619.072	2.540.160	**2.881.215**	341.055	2.958.172	3.005.265	3.005.286
P2	fb	-	-	-	**3.248**	3.248	4.020	4.020	4.020
	fc	-	-	-	**3.248**	3.248	4.020	4.020	4.020
P3	fb	-	-	-	**392**	392	758	758	758
	fc	-	-	-	**392**	392	758	758	758
P4	b	-	-	-	**1.236**	1.236	1.236	1.236	1.236
	c	-	-	-	**1.236**	1.236	1.236	1.236	1.236
Totaux /	b	2.971.813	2.631.173	2.560.676	**2.882.944**	322.268	2.959.588	3.006.476	3.008.541
Totalen	c	3.010.907	2.630.735	2.551.927	**2.892.330**	340.403	2.960.373	3.007.457	3.007.487
	fb	-	-	-	**3.640**	3.640	4.778	4.778	4.778
	fc	-	-	-	**3.640**	3.640	4.778	4.778	4.778

0. PROGRAMME DE SUBSISTANCE 51/0

01. Personnel.

Effectif du personnel en FTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A	53,8	56,54	56,89
B	8,0	7,23	7,39
C	113,6	101,76	101,20
D	22,1	17,70	16,65
1 **Totaux**	197,5	183,23	182,13

Dépenses	(en milliers d'euros)

Statut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Personnel statutaire	(01 11.00.03)	b	8.393	9.299	**8.539**
		c	8.440	9.299	**8.539**
Personnel non-statutaire	(01 11.00.04)	b	361	400	**388**
		c	361	400	**388**
		b	8.754	9.699	**8.927**
Totaux		c	8.801	9.699	**8.927**

Note explicative.

Pour 2010, les crédits relatifs au Personnel de la DO 51 qui font partie de l'enveloppe de personnel (AB 11.00.03 et 11.00.04) ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

02. Frais de fonctionnement

(en milliers d'euros)

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Honoraires	b	234	671	**62**	**62**	**62**	**62**
			c	362	671	**62**	**62**	**62**	**62**
	12.00.01.2	Achats	b	164	271	**237**	**237**	**237**	**237**
			c	229	271	**237**	**237**	**237**	**237**
	12.00.01.3	Energie	b	104	136	**131**	**131**	**131**	**131**
			c	109	136	**131**	**131**	**131**	**131**
	12.00.01.5	Indemnités	b	266	320	**236**	**236**	**236**	**236**
			c	293	320	**236**	**236**	**236**	**236**
02	**12.00.01**	**Totaux**	**b**	**768**	**1.398**	**666**	**666**	**666**	**666**
			c	**993**	**1.398**	**666**	**666**	**666**	**666**
02	12.00.04	Informatique	b	-	-	**-**	-	-	-
			c	-	-	**-**	-	-	-
02	74.00.01	Equipement	b	52	251	**237**	247	247	247

		c	206	251	**237**	247	247	247
02	74.00.04	Informatique	b	3	10	**10**	13	4	13
			c	3	10	**10**	13	4	13
Totaux généraux			b	823	1.659	**913**	926	917	926
			c	1.202	1.659	**913**	926	917	926

Note explicative.

1) Le crédit à l'AB 02 12.00.01 permet de couvrir essentiellement :
   - la reprise des responsabilités de la navigation intérieure;
   - les frais pour l'achat des uniformes des nouveaux contrôleurs de la route ;
   - les frais de consommation de combustibles des voitures pour les missions de contrôle ainsi que les frais d'assurance ;
   - les frais d'organisation d'un stage Euro Contrôle Route (ECR) qui se tient les années paires ;
   - les frais pour la présidence d'un groupe de travail sur le transport des produits dangereux qui a lieu tous les 5 ans ;
   - les frais de participation à un salon des Transporteurs en 2010 ;
   - les frais de route et de séjour des membres du Conseil des Commissionnaires en Transport de marchandises ;
   - les frais kilométriques et de séjour suite à leur forfaitisation.

2) A partir de 2010, les frais du secrétariat du Comité Consultatif des Usagers ne sont plus repris dans les charges du groupe SNCB-Holding afin d'en garantir l'indépendance de la mission. Un montant de 12.500 EUR est transféré à l'AB 51 02 12.00.01.

3) Les articles des contrats de gestion entre l'état et le groupe SNCB prévoient la compensation d'une partie des coûts afférents au Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) pour un nombre de 25 ETP. A partir de 2008 et pour les années suivantes, la compensation des coûts afférents au SSICF est forfaitisée à concurrence d'un montant de 2.833 kEUR 2008, soit le montant prévu au budget initial 2008. Ces coûts sont compensés à charge de la dotation d'exploitation des 3 entreprises publiques. La compensation est répartie par une diminution des dotations d'Infrabel (65,95% du total, soit - 1.868 kEUR), de la SNCB Holding (23,78%, soit - 674 kEUR) ainsi que de la SNCB (10,27%, soit - 291 kEUR). Ce montant a été indexé en 2009 et l'Etat ne rembourse plus le solde non-utilisé au Groupe SNCB.

   En 2010, il a été décidé de créer un fonds budgétaire organique pour ce Service. Les frais de Personnel inscrit à l'AB 51 01 11.00.06 et à l'AB 51 02 12.00.48 (frais de Personnel détaché), ainsi que la partie des frais de fonctionnement liée à la mission de ce Service ont été transférés dans le fonds budgétaire à l'activité 51/20 (voir plus bas).

4) En 2009, les frais de personnel et de fonctionnement spécifiques pour le Service d'enquête sur les incidents et accidents étaient inscrits respectivement à l'AB 51 01 11.00.07 (personnel) et à l'AB 51 02 12.00.01 (fonctionnement).
   En 2010, la décision a été prise de créer un fonds budgétaire organique pour ce Service. Les crédits de personnel sont transférés à l'AB 51 30 11.00.07, de même que la partie des frais de fonctionnement liée à la mission de ce Service, soit 16.000 EUR qui sont transférés à l'activité 51/30 (voir plus bas).

5) Un montant de 2.000 EUR est également transféré de l'AB 51 02 12.00.01 vers l'AB 21 02 12.00.01 (Indemnités et frais de séjour) dans le cadre de la création en 2010 du Service Expertise

et Support fonctionnel Mobilité à la DO 21, pour les membres du personnel de la DO 51 qui seront affectés à ce Service.

6) L'AB 02 74.00.01 est essentiellement destinée au remplacement de véhicules de plus de 8 ans ou qui ont roulé plus de 200.000 km (150 kEUR) et à leur adaptation en fonction des besoins du service (60 kEUR). Le reste du crédit comprend l'achat d'un nouvel appareillage de lecture de tachygraphe digital (1 kEUR), d'appareils photos digitaux (1 kEUR), de GSM et de GPS (3 kEUR), de matériel de signalisation et de balisage des zones de contrôle (feux bleus, cônes,…) (10 kEUR) et de petit matériel de sécurité (12 kEUR).

7) Le crédit de 10 kEUR à l'AB 02 74.00.04 est destiné à l'achat d'une imprimante compacte pour le service ADR (4.000 EUR) et d'une imprimante spécifique destinée à la production des certificats pour la Navigation intérieure (6.000 EUR), y compris le logiciel d'intégration des données et les fournitures de démarrage.

A.B 33 51 02 12.00.48 (Bud DO PA AB)

Libellé : Rémunérations et indemnités personnel détaché.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	-	-	-	-	-
c	-	-	-	-	-	-

Note explicative.

Pour mémoire.

03. Autres dépenses relatives au fonctionnement.

A.B. 33 51 03 34.00.01 (Bud DO PA AB)

Libellé : Indemnités à des tiers.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	-	-	-	-	-
c	-	-	-	-	-	-

Note explicative.

La base légale se retrouve dans la responsabilité civile de l'Etat (articles 1382 et suivants du Code Civil).

Le crédit sollicité est généralement utilisé dans le cadre d'accidents occasionnés par les contrôleurs de la route qui disposent d'une voiture de l'Administration.

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

A.B. 33 51 03 35.00.01 (Bug DO PA AB)

Libellé : Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer, à Berne.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010(*)**	2011	2012	2013
b	-	36	**39**	39	39	39
c	38	36	**39**	39	39	39

(*) Avant AB 51 11 35.00.01

Base juridique

- Loi du 25 avril 1983 portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et des Annexes (Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ; Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM) et leurs Annexes), faites à Berne le 9 mai 1980.
- Conventions internationales relatives au transport de marchandises par chemin de fer (C.I.M.) et au transport de voyageurs et bagages par chemin de fer (C.I.V.) approuvées par la loi du 24 janvier 1973. Intervention dans les frais administratifs de l'Office, lesquels sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer soumises aux conventions précitées.
- Règlement financier et comptable de l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) - Article 18 prévoyant un financement par avance de trésorerie de la part des pays membres.
- Protocole de Vilnius (COTIF 1999) ratifié par la Belgique.

Note explicative.

Suite à la ratification du COTIF 99, notre contribution au budget total de l'OTIF se monte à 1,842 %.
Pour le budget 2009, la Belgique devra payer une contribution de 56.543,40 CHF.
56.543,40 CHF / 1,5913 = (arrondi) **36 kEUR.**

Cette dépense est influencée par l'évolution des prix.

Ce crédit se trouvait à l'AB 51 10 35.00.01 jusqu'en 2009 et est transféré au programme 0 en 2010.

PROGRAMME D'ACTIVITES 51/1 : TRANSPORT FERROVIAIRE

Introduction : Organisation du secteur ferroviaire, contrats de gestion 2008-2012

Dans le cadre de la politique de mobilité durable du Gouvernement, les trois sociétés du groupe SNCB se sont vu confier, par le biais des contrats de gestion, les deux objectifs principaux suivants:

- travailler avec des scénarios de croissance qui doivent faire en sorte que l'augmentation du nombre de voyageurs dans les trains reste supérieure au rythme de l'augmentation globale du nombre de déplacements;
- atteindre des scores élevés dans le domaine de la qualité du service, afin de rencontrer les attentes des voyageurs en matière de fiabilité et de confort tant avant, pendant, qu'après leur voyage en train.

Mener une politique durable présuppose en outre que:

- l'impact des activités sur l'environnement soit géré et suivi de façon scrupuleuse;
- le groupe SNCB garde le contrôle de sa dette financière.

Les contrats de gestion définissent donc des objectifs précis de croissance et de qualité, et déterminent la façon dont leur réalisation doit être évaluée et suivie. Ils entraînent l'obligation, pour les trois sociétés, d'élaborer et de mettre en oeuvre un plan de politique environnementale. Ils impliquent aussi que la dette financière nette de chaque société et la dette consolidée du groupe SNCB seront stabilisées au niveau de 2008 et n'augmenteront plus à partir de cette date.

Les premiers avenants à ces contrats de gestion, approuvés par le Conseil des ministres du 17/07/2009, portent sur les éléments suivants.

- En application de la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 (réorganisation FIF), la dotation d'exploitation d'Infrabel et de la SNCB est diminuée depuis 2009 de 300.000 k euros 2005 au total, dont 3.300 k euros 2008 pour la SNCB et le solde pour Infrabel, pour compenser la reprise par l'Etat des charges du Fonds des Investissements ferroviaires (FIF).
- Il est également prévu d'appliquer la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 (économie de 346.000 k euros sur la dotation d'investissements 2009), soit d'une part une diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6.000 k euros 2009 pour 2009 et de 10.000 k euros 2009 en 2010 et, d'autre part, une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10.000 k euros 2009 à partir de 2010.
- Depuis 2009, la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, est également applicable aux trois entreprises publiques qui sont en concurrence avec des entreprises privées. Pour Belgacom et le Groupe SNCB, cette mesure est applicable à partir du 1er janvier 2009 et pour La Poste SA à partir du 1er janvier 2010. Pour le Groupe SNCB, seules les activités B-Cargo et Voyageurs International de la SNCB sont des activités en concurrence. La diminution des dotations a été estimée à un montant total de 70 millions d'euros en 2009 et 84 millions d'euros en 2010 en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009 (précompte professionnel).
- Les autres modifications portent, d'une part sur des corrections d'erreurs dans les textes initiaux et d'autre part sur des éléments qui ont évolué ou sont en cours d'évolution depuis la signature des contrats. Il s'agit entre autres :
  - de la transformation du Fonds des Investissements ferroviaires en S.A. FIF-FSI, nécessitant la conclusion de nouvelles conventions entre cette S.A. et Infrabel ainsi que la SNCB Holding ;
  - de l'adaptation des listes des gares et points d'arrêt ;

- de la prise en compte des efforts déjà réalisés par Infrabel avant la conclusion de son contrat dans le domaine du suivi de la qualité ;
- d'une adaptation technique des articles 15 et 16 du contrat de gestion de la SNCB, qui fixent les limites tarifaires, car l'adaptation des tarifs au 1er février 2009 avait été exceptionnellement modulée pour limiter l'impact sur les cartes-trains de la très forte hausse de l'index en 2008, en accord entre l'Autorité et la SNCB.

Objectifs poursuivis.

Ce programme reprend les implications budgétaires des missions de la Direction générale Transport terrestre dans le domaine du transport ferroviaire.

L'accord du gouvernement du 18 mars 2008 prévoit (point 7 - Un réel engagement environnemental au service des générations futures) : « Une mobilité autre, plus durable, peut et doit contribuer largement à réduire l'émission de gaz à effet de serre. Dans le contrat de gestion avec la SNCB, le Gouvernement donnera des objectifs ambitieux en vue d'augmenter substantiellement le volume de voyageurs. À cet effet, il investira dans du nouveau matériel roulant et dans des projets ferroviaires innovateurs et il établira des liaisons plus rapides entre les grandes villes. Outre la poursuite de la réalisation du RER autour, dans et vers Bruxelles et du désenclavement ferroviaire des ports et aéroports, il entend déployer d'autres services ferroviaires suburbains. La ponctualité des trains, l'accessibilité des gares, la réouverture éventuelle de points d'arrêt, le réexamen et l'adaptation des conditions de gratuité et la sécurité des voyageurs et du personnel des trains occupent une place centrale dans la négociation du contrat de gestion avec la SNCB. Le Gouvernement améliorera l'accessibilité des gares et des trains avec une attention particulière pour les 'pré- et post-transports' en ce qui concerne les personnes à mobilité réduite, les usagers faibles, les utilisateurs des trams et des bus et les automobilistes (parkings). Afin de réduire l'utilisation de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, le Gouvernement entamera une concertation avec les partenaires sociaux sur le recours aux transports publics, la possibilité de remboursement généralisé des transports en commun par l'employeur en complément de l'intervention de l'Etat, la flexibilité des horaires de travail, le télétravail, la télématique, le covoiturage, le transport collectif organisé par les entreprises et le trafic lent ».

Les interventions financières de l'Etat s'inscrivent dans les matières suivantes :

BA 51 02 12 00 20

Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires.

Marché public relatif au contrôle externe de la qualité au sein du groupe SNCB.

Les contrats de gestion imposent en outre à chaque société de rédiger un manuel de qualité qui permette une mesure objective de la qualité. Ces manuels doivent être soumis à la Direction générale Transport terrestre (DGTT) et au Comité Consultatif des Usagers (CCU) pour approbation au plus tard six mois après la signature du contrat. Par la suite, un contrôleur de qualité externe sera chargé de la validation (certification) de ces manuels et du suivi et reporting relatifs à leur application correcte. Les aspects qualitatifs qui sont obligatoirement repris dans ces manuels, ainsi que les indicateurs de prestation et les éventuels trajets d'amélioration, sont énumérés dans les contrats de gestion.

Le contrôle externe de la qualité doit avoir lieu durant la période de rédaction des manuels de qualité. La certification des adaptations éventuelles du manuel de qualité et des mesures au cours des années suivantes fera l'objet d'un nouveau marché.

La perception de la qualité par le client est mesurée chaque trimestre au moyen du « baromètre de qualité », sur la base d'enquêtes trimestrielles réalisées par un exécutant externe. Les résultats en sont publiés sur le site web de la SNCB. Le contrôle de la relation entre les indicateurs objectifs et subjectifs fait partie du marché.

BA 51 10 3100.02

Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, au profit de la SNCB.

L'Etat garantit cette contribution à la SNCB pour couvrir :

– l'offre des trains ordinaires de voyageurs intérieurs et transfrontaliers, conformément aux articles 6 à 23 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB ;
- les réductions sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs et les gratuités en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes, telles que décrites à l'article 14 du contrat de gestion 2008-2012 et reprises à la partie 1 de l'annexe 12.

Offre de transport

Les objectifs fixés par le contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB (articles 6 à 23) sont principalement :

- par jour de semaine ouvrable:
    - une offre minimale de 220.000 trains-kilomètres;
    - sur tous les tronçons du réseau reliant des arrêts principaux, la mise en oeuvre de 16 relations cadencées par sens de trafic, avec un premier train à 07h00 au plus tard et un dernier train à 21h00 au plus tôt, par sens de trafic;
    - la desserte des arrêts secondaires desservis toute la journée par 14 relations cadencées horaires ou 8 relations cadencées bihoraires, par sens de trafic, avec un premier train à 07h00 au plus tard et un dernier train à 20h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
    - la desserte des arrêts secondaires desservis seulement en heures de pointe par 2 trains entre 06h00 et 08h00 et 2 trains entre 16h00 et 18h00;
    - la mise en oeuvre d'au moins un train par heure et par sens de trafic entre chaque chef-lieu de province et le chef-lieu de province voisin le plus proche par voie ferrée;
    - une desserte spécifique pour quelques arrêts spéciaux ;

- par jour de week-end ou jour férié:
    - une offre minimale de 110.000 trains-kilomètres;
    - sur tous les tronçons du réseau reliant des arrêts principaux, la mise en oeuvre de 14 relations cadencées avec un premier train à 08h00 au plus tard et un dernier train à 20h00 au plus tôt, par sens de trafic;
    - la desserte des arrêts secondaires desservis les week-ends et jours fériés par 11 relations cadencées horaires ou 6 relations cadencées bihoraires par sens de trafic, avec un premier train à 09h00 au plus tard et un dernier train à 19h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
    - une desserte spécifique pour quelques arrêts spéciaux ;

- offre complémentaire : trains sur mesure lors de grands événements et trains supplémentaires pour les grands flux de voyageurs occasionnels et non organisés ou structurels ;
- introduction d'un nouveau concept de transport intégré et orienté client, à soumettre aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques ;

- respect du planning de mise en œuvre du RER.

La production effective de la SNCB en transport intérieur, en trains-kilomètres, se présente comme suit :

Transport intérieur

Semaine	**mai 1998**	**décembre 2004**	**décembre 2005**	**décembre 2006**	**décembre 2007**
Relations arrêts principaux	110.300	112.462	139.592	145.252,60	146.743,9
Relations arrêts secondaires	81.527	87.636	64.906	65.661,50	68.858,5
Trains P	27.086	26.529	26.029	25.820,50	24.636,6
Total	**218.913**	**226.627**	**230.527**	**236.734,60**	**240.239,0**

Week-end	**mai 1998**	**décembre 2004**	**décembre 2005**	**décembre 2006**	**décembre 2007**
Relations arrêts principaux	80.716	79.860	97.689	98.106,50	98.428,9
Relations arrêts secondaires	48.249	50.487	34.559	35.858,30	35.134,1
Trains P	-	208	202	59,4	**59,4**
Total	**128.965**	**130.555**	**132.449**	**134.024,10**	**133.622,4**

Trafic transfrontalier

En 2007	**Semaine**	**Week-end**
Total	9.636,6	8.337,3

Pour l'année 2008, nous disposons de données par jour au lieu d'une moyenne annuelle. Les obligations en matière d'offre minimale du contrat, en train-kilomètres par jour, ont été remplies en 2008, sauf les jours de grève.

Adaptation des horaires : 15 juin 2008
- Nouveau train P Herentals 7h54 – Bruxelles-Midi 8h54
- Week-end : extension de l'amplitude du IR entre Anvers et Malines
- Adaptation de la cadence du IR Nivelles – Bruxelles – Aéroport N67 sur la ligne 124 après les travaux RER en gare de Nivelles.

Adaptation des horaires : 14 décembre 2008
Les jours ouvrables :
- amélioration autour d'Anvers
- extension de l'offre P sur le tronçon Bruxelles-Arlon
- extension de la desserte de Diegem et de Zaventem.

Matériel roulant

Le plan d'investissement 2008-2012 prévoit :

Acquisition de matériel roulant nouveau pour le trafic intérieur de voyageurs

- Acquisition de 95 automotrices électriques pour le RER (projet 3002).

Le programme physique de ce projet pour la période 2008-2012 concerne la commande d'une série de 95 automotrices électriques destinées au RER. Les livraisons sont prévues en 2011-2013.

- Acquisition d'une deuxième (95) et troisième (115) séries d'automotrices électriques (projets 3003 et 3004)[1].
  Ces automotrices sont techniquement analogues (les 95 de la 2e série d'automotrices seront bitension) à celles destinées au RER (projet 3002); elles sont destinées à l'ensemble du réseau ferroviaire et les livraisons sont prévues de 2013 à 2016. Elles remplaceront les anciennes automotrices doubles AM62, AM63 et AM65.

- Acquisition de quatre séries (282) de voitures à double étage M6 (projets 3101-3103).
  Les livraisons de ces séries de, respectivement, 70, 90, 50 et 72 voitures, commandées en 2004, 2006, 2007 et 2008, s'étaleront de 2007 à 2011. Il s'agit d'une extension de la commande initiale de 210 voitures. La gamme complète comprend maintenant également des voitures-pilotes (avec poste de conduite) en vue d'une exploitation plus souple avec les locomotives électriques de la série T27.

- Acquisition de locomotives électriques (projets 3053 et 3054).
  Le plan d'investissement prévoyait deux séries de respectivement 60 et 40 locomotives électriques. Ces locomotives sont nécessaires, compte tenu de l'extension du parc de voitures à double étage et également pour remplacer des locomotives plus anciennes à mettre hors service. Elles sont compatibles avec les voitures-pilotes des séries de voitures I11 et M6 double étage. La première série de 60 a été commandée fin 2006 et la livraison est prévue de janvier 2009 à juin 2010. Une seconde série de 60 locomotives a été commandée fin 2008 et la livraison est prévue à la suite de la première série, soit à partir de juin 2010 jusqu'en avril 2012.

Modernisation et divers travaux d'adaptation de matériel roulant pour le service voyageurs intérieur

- Modernisation des automotrices électriques "66-79" (projet 3501)
  Ce projet a été lancé en 1997 et sera achevé en 2010. Ces automotrices seront utilisées en partie dans la première phase du RER; à cet effet, des équipements supplémentaires spécifiques sont prévus à partir de 2007 (projet "Cityrail") pour les 40 automotrices restant à moderniser. Une partie de ce projet est financée par le fonds RER.

- Autres projets de modernisation
  - Projet 3502 – modernisation des automotrices "Break"
  - Projet 3503 – modernisation des automotrices quadruples
  - Projet 3602 – modernisation des voitures à double étage M5.

  Ces projets ont pour but de donner à ce matériel roulant, au milieu de sa durée de vie prévue, une modernisation approfondie pour l'adapter aux normes de confort contemporaines et pour y apporter également des améliorations techniques. Les travaux ont lieu dans les ateliers de la SNCB. Les adaptations concernent notamment les sièges, une amélioration de l'éclairage et de la ventilation (pas de climatisation), un rafraîchissement de l'intérieur, le remplacement des fenêtres, des WC fermés, un convertisseur basse tension. Pour les voitures M5, on opte en outre pour un nouveau concept de porte-bagages, de tablettes, de revêtement du sol et des parois, de portes extérieures et intérieures. Dans les automotrices (break et quadruples), des compartiments multifonctionnels seront aménagés.
  - Projet 3000 – automotrices électriques – divers.
  - Projet 3030 – autorails diesel – divers.
  - Projet 3050 – locomotives électriques – divers.
  - Projet 3100 – voitures – divers.
  - Projet 3604 – voitures I6 – convertisseurs climatisation.

[1] Les projets 3003 et 3004 ont été regroupés avec le projet 3002 qui consiste dès lors en l'achat de 305 automotrices électriques dont 95 pour le RER.

- Projet 3065 – transformation des voitures I6 et I10 à 200 km/h.

Ces projets concernent des modifications de moindre ampleur ou purement techniques étalées sur plusieurs années. Elles sont réalisées dans les ateliers de la SNCB.

Trafic en nombre de voyageurs-kilomètres
Le nombre de voyageurs-kilomètres (V-km) a évolué comme suit en 2008:

(En millions V-km)	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Billets et Pass	*2.461*	*3.021*	*3.089*	*3.189*	*3.187*	*3.163*
Cartes trains	*3.324*	*3.296*	*3.510*	*3.601*	*3.742*	*4.165*
TOTAL	**5.785**	**6.317**	**6.599**	**6.790**	**6.929**	**7.328**

(En millions V-km)	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Billets et Pass	*4.685*	*3.448*	3.428	3.441
Cartes trains	*3.426*	*5.073*	5.423	5.808
TOTAL (incl. Toute Gare Belge (1))	**8.111**	**8.521**	**8.851**	**9.249**

(1) Dans le rapport annuel 2006 de la SNCB, le trafic transfrontalier en provenance et/ou à destination d'une gare située près de la frontière, le trafic constitué d'une part importante de voyageurs intérieurs et les trafics d'approche TGV considérés par le passé comme trafic international, sont désormais repris dans le trafic national.

Le tableau ci-dessus traite l'évolution des voyageurs-kilomètres. Pour la période 2000-2004, le nombre de voyageurs-kilomètres a augmenté de 16%. Cette croissance découlait de la stratégie politique, qui était axée sur une augmentation de 25% des voyageurs entre 2000 et 2006. Entre 2007 et 2008, le nombre de voyageurs-kilomètres a augmenté de 4,5 % (contre +3,9 % entre 2006 et 2007).

Le nombre de voyageurs a évolué comme suit (+4,9 % de 2007 à 2008 (contre +4,85 % de 2006 à 2007 et +30, 00% de 2000 à 2006) :

(En millions)	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**
Voyageurs	*133*	*140*	*146*	*151*	*155*	*165*	*173*	***182***
Plan d'entreprise 2005-2007	*/*	*/*	*/*	*/*	*/*	*/*	*176,8*	*179,3*

En millions	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Voyageurs (incl. TGB) *(1)*	177,6	187,5	196,6	**206,2**

(1) Dans le rapport annuel 2006 de la SNCB, le trafic transfrontalier en provenance et/ou à destination d'une gare située près de la frontière, le trafic constitué d'une part importante de voyageurs intérieurs et les trafics d'approche TGV considérés par le passé comme trafic international, sont désormais repris dans le trafic national.

Le nombre de voyageurs et le nombre de voyageurs-kilomètres sont fort proches. Cela explique leur croissance similaire au cours de la période 2000-2008.

La stratégie politique, ayant misé sur une croissance de 25% entre 2000 et 2006, comportait deux volets importants. D'une part, une stratégie des prix, basée sur des formules attrayantes comme la gratuité du trafic domicile-travail, des tarifs plus intéressants pour les étudiants, etc., tentait de convaincre des voyageurs potentiels d'opter pour le train. Vu l'inélasticité de la demande, de gros efforts (lire : des prix compétitifs) ont dû être fournis à cet effet. (cf. gratuité du trafic domicile-travail). D'autre part, une stratégie de la qualité était nécessaire, où la vitesse et le confort devaient jouer un rôle essentiel pour le voyageur. Dans ce cadre, une modernisation de différentes lignes a été réalisée.

Les objectifs de croissance du contrat de gestion 2008-2012 (article 4) sont les suivants : « La SNCB doit transporter sur l'ensemble de la période 2006-2012, en ce qui concerne le transport intérieur, 25% de voyageurs en plus qu'en 2006, dans le respect permanent des objectifs de qualité décrits dans le présent contrat. Cela représente une croissance annuelle de 3,8%. Le nombre de voyageurs transportés en 2006 s'élevait à 182,20 millions sans tenir compte des voyageurs Toute Gare Belge/Tarif Commun

Voyageurs (TGB/TCV), et à 187,5 millions en tenant compte des voyageurs TGB/TCV ; en 2012, ces chiffres doivent être respectivement de 227,7 millions et de 234,4 millions. »

Part de marché

Le tableau ci-dessous permet d'évaluer la performance du transport ferroviaire en trafic intérieur par rapport au trafic routier privé (Source SPF Mobilité et Transport + FOD Economie) et de constater que la tendance s'inverse lentement en faveur du rail.

MARKTAANDEEL NMBS											
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
(Miljard reizigers-km)											
NMBS nationaal vervoer	5.8	6.0	6.3	6.6	6.8	6.9	7.3	7.8	8.2	8.5	9.0
NMBS nat. +internat. vervoer	7.1	7.4	7.8	8.0	8.3	8.3	8.7	9.2	9.6	9.9	10.4
Personenwagens (privé: nat. + internat. in België)	103.0	105.3	105.5	106.9	108.1	107.0	108.6	108.9	109.8	112.1	110.9
marktaandeel NMBS nat. (%)	**5.36%**	**5.42%**	**5.65%**	**5.81%**	**5.91%**	**6.08%**	**6.32%**	**6.69%**	**6.94%**	**7.08%**	**7.47%**
marktaandeel NMBS nat.+ internat. (%)	**6.45%**	**6.53%**	**6.85%**	**6.99%**	**7.10%**	**7.17%**	**7.40%**	**7.75%**	**8.05%**	**8.14%**	**8.58%**
reizigers openbaar vervoer MTB + autocars	*8.6*	*8.7*	*8.8*	*9.1*	*9.7*	*10.2*	*10.8*	*11.3*	*11.5*	*12.0*	*12.4*
reizigers buitenlandse of privé autocars (raming)	*5.6*	*5.7*	*5.6*	*5.8*	*6.6*	*7.7*	*8.0*	*8.0*	*9.0*	*10.3*	*10.3*
reizigers / motor	*1.0*	*1.0*	*1.0*	*1.1*	*1.1*	*1.1*	*1.2*	*1.2*	*1.2*	*1.3*	*1.3*
reizigers /(motor)fiets (benaderende raming)	*4.0*	*4.1*	*4.2*	*4.3*	*4.3*	*4.4*	*4.5*	*4.5*	*4.5*	*4.6*	*4.6*
Totaal alle vervoermiddelen	*123.7*	*126.5*	*127.2*	*129.3*	*131.4*	*130.9*	*133.7*	*135.0*	*136.7*	*139.9*	*139.6*
marktaandeel NMBS nat. (%)	***4.71%***	***4.77%***	***4.96%***	***5.10%***	***5.17%***	***5.29%***	***5.48%***	***5.78%***	***5.99%***	***6.11%***	***6.41%***
marktaandeel NMBS nat+ internat. (%)	***5.74%***	***5.82%***	***6.09%***	***6.21%***	***6.28%***	***6.31%***	***6.49%***	***6.78%***	***7.03%***	***7.10%***	***7.45%***

La croissance entre 1998 et 2008 atteint 55,2 % pour le rail contre seulement 6,7 % pour la route.

Qualité

Le tableau ci-dessous synthétise les résultats de l'enquête réalisée auprès des voyageurs (baromètre de qualité).

	2000	***2001***	***2002***	***2003***	***2004***	***2005***	***2006***	***2007***	***2008***	***Evol. 2008/2007***
Accueil et prestation de service dans les gares	*6,93*	*6,82*	*7,07*	*7,17*	*7,29*	*7,30*	*7,20*	***7,23***	*7,21*	-0,02
Propreté des gares	/	/	/	/	/	*6,59*	*6,56*	***6,68***	*6,68*	0
Confort dans les trains	*6,80*	*6,79*	*7,02*	*7,13*	*7,29*	*7,21*	*7,12*	***7,12***	*7,04*	-0,08
Propreté des trains	*6,22*	*6,21*	*6,31*	*6,42*	*6,71*	*6,67*	*6,74*	***6,79***	*6,76*	-0,03
Fréquence des trains	*6,49*	*6,48*	*6,67*	*6,76*	*6,87*	*6,92*	*6,72*	***6,64***	*6,54*	-0,1
Ponctualité des trains	*5,92*	*6,08*	*6,54*	*6,74*	*7,01*	*7,00*	*6,64*	***6,29***	*5,99*	-0,3
Qualité de l'information dans les trains	*6,52*	*6,52*	*6,77*	*6,86*	*7,04*	*7,08*	*6,93*	***6,86***	*6,77*	-0,09
Intervention du personnel SNCB dans les trains	*7,62*	*7,43*	*7,62*	*7,70*	*7,80*	*7,71*	*7,67*	***7,67***	*7,64*	-0,03
Intervention du personnel SNCB dans les gares	*7,16*	*7,04*	*7,21*	*7,28*	*7,41*	*7,40*	*7,31*	***7,34***	*7,32*	-0,02
Qualité de l'information dans les gares	*7,15*	*7,00*	*7,24*	*7,29*	*7,39*	*7,38*	*7,27*	***7,24***	*7,14*	-0,1
Achat du titre de transport	/	/	/	/	/	/	/	/	*7,63*	/
Prix du parcours en train	*6,83*	*6,61*	*6,59*	*6,66*	*6,86*	*6,93*	*6,88*	***7,02***	*7,08*	0,06
Satisfaction générale à l'égard de la SNCBS	***6,95***	***6,84***	***7,15***	***7,25***	***7,44***	***7,44***	***7,33***	***7,23***	*6,93*	-0,3

Les résultats du baromètre de qualité sont moins bons que les années précédentes (2007, 2006 et 2005). Une baisse est observée dans la plupart des domaines, ce qui signifie que la satisfaction générale à l'égard de la SNCB a diminué.

Il faut toutefois considérer les données du baromètre sur plusieurs années. Depuis 2005, les paramètres suivants affichent une tendance à la baisse :

- la qualité de l'information dans les trains ;
- la ponctualité des trains ;
- le confort.

Dans le contrat de gestion 2008-2012, le processus de qualité est amélioré. La perception de la qualité par le client est mesurée chaque trimestre au moyen du « baromètre de qualité », sur la base d'enquêtes trimestrielles réalisées par un exécutant externe. Les résultats sont publiés sur le site web de la SNCB.

Les contrats de gestion imposent en outre à chaque société de rédiger un manuel de qualité qui permette une mesure objective de la qualité. Ces manuels doivent être soumis à la Direction générale Transport terrestre (DGTT) et au Comité Consultatif des Usagers (CCU) pour approbation au plus tard six mois après la signature du contrat. Par la suite, un contrôleur de qualité externe est chargé de la validation (certification) de ces manuels et du suivi et reporting relatifs à leur application correcte. Les aspects qualitatifs qui sont obligatoirement repris dans ces manuels, ainsi que les indicateurs de prestation et les éventuels trajets d'amélioration, sont énumérés dans les contrats de gestion.

Régularité et indemnisation de la clientèle
La régularité est traitée ci-dessous dans la partie relative à la dotation d'exploitation d'Infrabel (AB 51 10 3100.51).

En vertu de l'article 33 du contrat de gestion 2008 – 2012, la SNCB a introduit le 01/09/08 un nouveau système de compensation pour l'indemnisation des voyageurs en cas de retard de train. Pour des retards d'une heure ou plus, le voyageur aura dorénavant droit au remboursement intégral de son ticket. Lorsque le retard est répétitif ou systématique, les règles suivantes seront d'application : pour au moins 20 (10) retards de plus de 15 (30) minutes au cours d'une période de six mois, le voyageur aura droit à une indemnisation de 25% (50%) par retard.

Tarifs

La SNCB a adapté ses tarifs le 1er février 2008 comme suit:

Le prix des billets, des pass et des cartes a été légèrement modifié.

- Go Pass : 46 EUR.
- Rail Pass : 71 EUR pour 10 trajets en 2ème classe et 109 EUR en 1ère classe.
- Key Card : 16 EUR en 2ème classe et 24 EUR en 1ère classe.

Le prix du billet Senior (65+) n'a pas été changé et maintenu à 4 EUR.

La SNCB a adapté ses tarifs le 1er février 2009 comme suit:

- carte train trajet et carte train scolaire : + 6,25 %;

- autres produits : + 5,5 %;

- Go Pass : 50 €;

- Rail Pass : 73 EUR pour 10 trajets en 2ème classe et 112 EUR en 1ère classe;

- Key Card : 17 €;

- le billet Senior est passé à 5 €.

Compte de résultats
L'évolution du compte de résultats pour la mission de service public relative au transport de voyageurs se présente comme suit :

(en millions EUR)	2005	2006	2007	2008
Produits d'exploitation	1.319.991	1.436.957	1.489.908	1.553.400
Charges d'exploitation	-1.430.498	-1.532.141	-1.602.099	-1.727.598
Résultat d'exploitation	**-110.507**	**-95.184**	**-112.191**	**-174.198**
Produits financiers	111.240	101.965	117.196	125.362
Charges financières	-3.941	-228	-2.789	-6.631
Résultat courant	**-3.207**	**6.553**	**2.216**	**-55.467**
Produits exceptionnels	3.886	3.342	796	12.668
Charges exceptionnelles	-1.964	-2.588	-4.447	-11.418
Résultat de l'exercice	**-1.285**	**7.306**	**-1.435**	**-54.217**

Contribution pour les avantages accordés aux bénéficiaires du statut OMNIO (PM)

Cette dotation est transférée à charge d'une nouvelle AB 51 10 3100.12 à partir de 2009 (voir ci-dessous).

Dotation pour le Diabolo

Le financement de la partie du projet Diabolo (desserte de l'aéroport de Bruxelles-National), confiée à la structure « Special Purpose Vehicle » implique, pour la conformité aux normes Eurostat, le transfert du risque de construction (coût, délai) et :
- soit le risque de la mise à disposition (qualité technique garantie sur la durée de la concession)
- soit le risque de demande.

Dans ce choix, c'est la seconde possibilité qui a été retenue.

Les revenus garantis au « SPV Diabolo » sont :
- le montant annuel de 9 Mio € indexé qui sera versé par Infrabel à partir de 2009, prélevé au départ de la dotation d'investissement ;
- le montant à verser par les entreprises ferroviaires (0,5 % des recettes tarifaires de « Voyageurs national ») ;
- la redevance de base des voyageurs pour tout trajet de et vers l'aéroport à l'exclusion du domicile-travail et des catégories bénéficiant de la gratuité.

Dans le cadre du montage financier, le « SPV Diabolo » a donc tenu compte de prévisions de recettes sur la redevance de base, en excluant de celles-ci les voyages de type journalier (domicile – travail).

En revanche, pour les catégories bénéficiant de la gratuité, telles qu'imposées par l'Etat, l'article 12 § 3 de la loi précitée fait intervenir l'entreprise ferroviaire comme tiers payant.

Une lettre de confort formalise dans le cadre de ce dossier le fait que, comme il s'agit de gratuités imposées par l'Etat, qui compensera l'entreprise ferroviaire de cette charge qui lui incombe, conformément aux dispositions du Règlement européen 1191/69.

AB 51 10 3100.03

Contribution à la couverture des coûts nets d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire par Infrabel et la SNCB Holding **(pour mémoire)**.

La dotation au bénéfice d'Infrabel est transférée à charge d'une nouvelle AB 51 10 3100.51 et la dotation au bénéfice de la SNCB Holding est transférée à charge d'une nouvelle AB 51 10 3100.96. Pour mémoire, une partie de cette contribution avait déjà été transférée en 2007 à charge de l'AB 51 10 3100.02 (transport de voyageurs) au bénéfice de la SNCB.

AB 51 10 3100.05

Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service normal, au profit de la SNCB.

La mise en place de l'offre RER comporte plusieurs phases.

- Depuis le 14 décembre 2003 : sous la dénomination « City Rail » (CR), des liaisons suburbaines qualitativement meilleures sont mises en œuvre au départ de Alost, Termonde, Zottegem, Louvain-la-Neuve et Braine-l'Alleud. La desserte de base « City Rail » est de un train par heure dans tous les arrêts intermédiaires. Aux heures de pointe, le renfort de trains de pointe assure une desserte de deux trains par heure dans la majorité de ces arrêts. Dans l'attente du matériel spécifique RER, des automotrices existantes rénovées sont mises en service. Durant les heures de pointe, une extension vers Grammont et Nivelles est également prévue.
- Depuis le 10 décembre 2006 : deux trains RER par heure sont offerts sur six axes. Ces trains relient Bruxelles avec Louvain-la-Neuve, Braine-l'Alleud, Braine-le-Comte, Termonde, Malines et Louvain. La fréquence RER envisagée est ainsi déjà atteinte en heures creuses. Le service est encore assuré par les automotrices rénovées de l'actuelle offre « City Rail ». Le planning se présente comme suit :
    - en 2007 (décembre 2006) : Bruxelles - Louvain et Bruxelles - Braine-le-Comte
    - en 2008 (décembre 2007) : Bruxelles – Malines
    - en 2009 (décembre 2008) : Bruxelles - Termonde et Bruxelles – Alost
- L'article 12 du contrat de gestion 2008 de la SNCB prévoit que l'implémentation phasée du RER autour de Bruxelles entraînera, outre les éléments relatifs à la billettique et à l'infrastructure, la mise en œuvre de trains RER spécifiques à partir de 2011. Six rames RER seront disponibles à partir du 1er mai 2011. Fin 2012, 95 rames seront disponibles.

AB 51 10 3100.07

Contribution pour des mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train, au profit de la SNCB

Il s'agit ici d'une action de l'Etat visant à stimuler la part ferroviaire dans les déplacements domicile-travail aux heures les plus congestionnées.

Impact sur la mobilité

Le tableau ci-dessous estime l'impact des mesures relatives aux déplacements domicile-travail, en nombre de clients :

	Nombre clients 01/2004–12/2004	**Nombre clients 01/2005-12/2005**	**Nombre clients 01/2006-12/2006**	**Nombre clients 01/2007-12/2007**	**Nombre clients 01/2008-12/2008**	**Evolution 2007-2008 (nombre)**	**Evolution 2007-2008 (%)**	**Charges réelles en 2008 (in €)**
SPF	46.718	48.237	49.498	50.329	51.763	1.434	2,85%	8.215.658,68
Belgacom	5.680	5.116	4.615	4.458	4.310	-148	-3,32%	908.749,72
Belgocontrol	255	218	175	182	167	-15	-8,24%	982.031,78

Biac	144	140	147	144	144	0	0,00%	35.175,42
La Poste	6.140	5.684	5.609	5.171	4.913	-258	-4,99%	40.697,93
Total entreprises publiques autonomes	*12.219*	*11.158*	*10.546*	*9.955*	9.535	-420	-4,22%	1.966.654,85
privé	11.206	25.139	35.727	41.760	48.028	6.268	15,01%	10.422.571,74
ministères (non SPF)	3.479	3.580	6.748	10.572	10.870	298	2,82%	
autres pouvoirs publics	14.458	15.057	13.305	10.550	11.119	569	5,39%	
Total autres clients	*29.143*	*43.776*	*55.780*	*62.882*	70.017	7.135	11,35%	
Total tiers payant	88.080	103.171	115.824	123.166	131.315	8.149	6,62%	
total non tiers payant	150.238	140.835	137.060	136.673	136.181	-492	-0,36%	
total nombre clients	238.318	244.006	252.884	259.839	267.496	7.657	2,95%	

En 2008, 531 nouveaux contrats spécifiques tiers-payant ont été conclus avec le secteur privé et 5 avec le secteur public dans le cadre des déplacements domicile-travail.

Le nombre de contrats spécifiques tiers-payant dans le cadre des déplacements domicile-travail s'élève à 2. 743 dans le secteur privé fin 2008 (contre 2.268 en 2007, 1.785 en 2006 et 1.250 en 2005).

La diminution enregistrée pour les entreprises publiques autonomes est due, entre autres, aux réductions de personnel.

Le nombre total de clients dans le système du tiers payant a donc augmenté de 6,62 %, dont une partie représente les voyageurs qui étaient déjà détenteurs d'une carte – train (sans tiers payant).

L'impact de la mesure est donc très complexe à évaluer à cause des différents paramètres de l'emploi (effectif, localisation, mise à disposition de véhicules de fonction par l'employeur,…).

Toutefois, d'après l'étude « Diagnostic trajet domicile-travail » réalisée en 2005 par le SPF Mobilité et Transports sur les entreprises de plus de 100 travailleurs, on peut estimer que la pleine application de cette mesure devrait toucher 28 % du personnel des entreprises (+ de 100 travailleurs) qui se situent à moins d'1 km d'une gare. C'est ce niveau là de captation de trajets domicile-travail qui pourrait être atteint par le train, dans les meilleures conditions qui soient (gratuité pour le travailleur et bonne desserte par le ferroviaire du lieu de travail).

Actuellement, toujours selon la même étude, on se situerait à une part ferroviaire de 14,2 % dans le même type d'entreprise (100 travailleurs), bénéficiant d'une connexion ferroviaire à moins d'1 km, mais ne bénéficiant pas d'intervention patronale majorée.

Il s'agirait donc de doubler l'impact auprès de ce type d'entreprises (100 travailleurs) et de gagner également une part ferroviaire auprès des entreprises plus petites.

AB 51 10 3100.09

Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse, au profit de la SNCB.

L'article 23 du contrat de gestion 2008 de la SNCB prévoit que, en collaboration avec des transporteurs ferroviaires étrangers, la SNCB desservira des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse. Les relations sur lesquelles ce transport intérieur sera organisé, sont les suivantes:

- Ostende – Bruges – Gand – Bruxelles – (Paris): un train aller et retour par jour avec renforcement par un train supplémentaire aller et retour pendant le week-end;
- (Amsterdam) – Anvers – Bruxelles – (Paris): 7 trains aller et retour par semaine;
- (Cologne) – Liège-Guillemins – Bruxelles – (Paris): 6 trains aller et retour par semaine;
- Liège-Guillemins – Namur – Charleroi – Mons – (Paris): 1 train aller et retour par jour.

AB 51 10 3100.12

Contribution pour les avantages accordés aux bénéficiaires du statut OMNIO, au bénéfice de la SNCB

Cette dotation était à charge de l'AB 51 10 3100.02 en 2008.

Le Gouvernement a décidé, en décembre 2006, la création du statut OMNIO et l'élargissement au statut OMNIO des avantages en soins de santé qui étaient octroyés aux bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM), anciennement VIPO. Pour faire valoir ces droits, les personnes rentrant dans les conditions de ce statut, introduisent leur demande auprès des mutualités depuis le 1er avril 2007. Les droits leur sont accordés depuis le 1er juillet 2007.

Avril 2007 a aussi coïncidé avec l'extension du bénéfice de l'intervention majorée (BIM) aux époux, aux partenaires de vie et personnes à charges de ceux-ci. L'augmentation du nombre de bénéficiaires qui en découle entraîne une perte de recettes pour la SNCB.

Ces dispositions ont créée une situation confuse et préjudiciable, tant pour la SNCB que pour le public.

- La SNCB est tenue par son contrat de gestion d'accorder des réductions aux BIM, y compris ceux qui bénéficient de l'extension de ce statut, mais pas aux OMNIO. Les personnes relevant des conditions OMNIO ont été relativement peu nombreuses à entamer les démarches auprès des mutualités.
- Les mutualités délivrent aux ayant droits une attestation leur permettant d'obtenir le tarif réduit « intervention majorée » auprès de la SNCB. Sur cette attestation, les mutualités ne sont pas légalement tenues de faire la distinction entre les différents statuts BIM et OMNIO. Les mutualités évoquent également des difficultés techniques si elles devaient fournir des attestations différenciées. La SNCB ne peut donc pas faire la différence entre ces statuts, sur la base des attestations délivrées par les mutualités.
- Cette situation a manifestement amené la SNCB à accorder à bon nombre d'OMNIO le tarif réduit « intervention majorée » réservé aux BIM. Pour juillet, août et septembre 2007, la SNCB a constaté une augmentation importante, de l'ordre de 50%, du nombre de demandes de cartes de réduction. Cette augmentation s'explique en partie par les demandes introduites par les bénéficiaires du nouveau statut OMNIO mais aussi par les demandes introduites par les nouveaux bénéficiaires de l'intervention majorée (BIM) suite à l'extension de ce statut en avril 2007 (extension aux époux, aux partenaires de vie et personnes à charges de ceux-ci).
- Cette confusion était difficilement acceptable pour le public.

Il était en conséquence :

- nécessaire de compenser l'extension du statut BIM car la SNCB est tenue par son contrat de gestion d'accorder les réductions ;
- souhaitable d'élargir au statut OMNIO les réductions tarifaires octroyées aux BIM pour conserver une politique cohérente vis-à-vis du public.

C'est pourquoi le contrat de gestion 2008-2012 prévoit une dotation pour compenser la perte de recettes résultant des voyageurs à statut OMNIO.

AB 51 10 3100.13

Dotation pour la liaison Anvers-Noorderkempen.
Cette dotation était à charge de l'AB 51 10 3100.09 en 2008.
Le contrat de gestion 2005 de la SNCB prévoyait déjà une dotation pour couvrir le déficit d'exploitation de la nouvelle liaison Anvers – Noorderkempen. La mise en service de la ligne a été retardée par la nécessité de disposer de matériel roulant adapté à l'ETCS. Le 15 juin 2009, les premiers trains ont relié Anvers-Central aux Noorderkempen (1 train par heure). Le premier avenant au contrat de gestion de la SNCB 2008-2012 fixe le montant de la dotation.

AB 51 10 3100.22

Intervention pour l'action GoPass à destination des plus de 16 ans, au profit de la SNCB.

L'article 22 du contrat de gestion 2008-2012 stipule : « *La SNCB organise chaque mois une action de mailing visant tous les jeunes qui atteignent l'âge de 16 ans pendant le mois et qui contient un bon qui donne droit au jeune à un Go Pass gratuit. La SNCB adresse chaque trimestre à la DGTT un aperçu du nombre de bénéficiaires et une évaluation du taux d'attractivité réelle de la mesure. Elle procèdera à l'évaluation globale du projet (initialement prévue dans le courant de l'automne 2007) et présentera le rapport à la DGTT au plus tard pour fin septembre 2008.* »

Outre des rapports trimestriels, la SNCB a établi un rapport d'évaluation portant sur la période allant du mois de mai 2007 au mois d'avril 2008 compris (comme le contrat de gestion l'exige).

Les chiffres suivants sont basés sur la date de délivrance du Go-Pass et non sur le mois de l'anniversaire.

	Nombre de jeunes	**Nombre de Go Pass 16 délivrés**	**Valeur (en €)**
mai/07	11.246	798	35.910
juin/07	10.842	8.259	371.655
juill/07	11.837	6.946	312.570
aout/07	11.104	7.055	317.475
sep/07	11.368	5.055	227.475
oct/07	11.105	6.586	296.370
nov/07	10.321	4.635	208.575
déc/07	10.500	4.997	224.865
jan/08	11.098	5.246	241.316
fév/08	10.772	5.773	265.558
mars/08	11.186	5.864	269.744
avril/08	10.871	5.594	257.324
Total	132.250	66.808	3.028.837

Les chiffres suivants sont basés sur le mois de l'anniversaire et permettent de calculer le pourcentage effectif de Go-Pass retirés par les jeunes.

	Nombre de jeunes	**Nombre de Go Pass 16 retirés**	**Pourcentage de go-pass retirés**
jan/08	11.098	5.658	51,0%
fév/08	10.772	5.716	53,1%
mars/08	11.186	5.715	51,1%
avril/08	10.871	5.724	52,7%
mai/08	10.936	6.104	55,8%
juin/08	10.849	6.149	56,7%
juil/08	11.598	6.830	58,9%
août/08	11.149	6.209	55,7%
sep/08	10.709	5.736	53,6%
oct/08	10.709	5.578	52,1%
nov/08	9.896	5.229	52,8%
déc/08	10.377	5.517	53,2%

AB 51 10 3100.51
Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, à liquider par virement dans les écritures au profit d'Infrabel.

Infrabel reçoit une dotation d'exploitation pour couvrir ses missions de service public suivantes :

- l'acquisition, la construction, le renouvellement, l'entretien et la gestion de l'infrastructure ferroviaire;
- la gestion des systèmes de régulation et de sécurité de cette infrastructure;
- la fourniture aux entreprises ferroviaires des services définis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, en exécution des dispositions de l'arrêté royal du 12 mars 2003 relatif aux conditions d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire;
- la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire disponibles, dans le respect des principes et procédures définis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres;
- la tarification, la facturation et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et des services visés au 3°, dans le respect des principes et procédures définis par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres;
- la certification du personnel des entreprises ferroviaires et du matériel roulant au regard des normes techniques et règles en matière de sécurité et d'utilisation de l'infrastructure arrêtées par le Roi.

Ponctualité
Infrabel fournit mensuellement les données de ponctualité du trafic. Les données se présentent comme suit pour l'ensemble du réseau en trafic intérieur de voyageurs :

(en %)	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	**2007**	**2008**
Pourcentage des trains avec un retard de moins de 6 minutes	90,7	91,2	92,6	92,6	93,2	91,9	90,6	**89,2**	**90,2**
Pourcentage des retards dus aux cas de force majeure ou aux travaux d'investissements	2,9	3,0	2,6	2,7	2,5	2,9	3,4	**4,4**	**4,1**
NORME DU CONTRAT DE GESTION = 95%	**93,6**	**94,2**	**95,2**	**95,3**	**95,7**	**94,8**	**94,0**	**93,6**	**94,3**

L'objectif fixé par le contrat de gestion 1997 (95 % des trains ayant un retard de 5 minutes au maximum après neutralisation des cas de force majeure et des conséquences dues aux grands travaux

d'investissement) a été atteint de 2002 à 2004. On constate une diminution de la ponctualité en 2005, 2006 et 2007. Une amélioration a été enregistrée en 2008. Par ailleurs, 1,1% des trains ont été supprimés en 2008 contre 1,2 % en 2007 et 0,7 % en 2006.

Le taux de ponctualité neutralisé, qui tient compte du nombre de trains supprimés, (dans le contrat de gestion 2008-2012 avec le SNCB) s'élève à 93,5 %.

Par ailleurs, une nouvelle formule de mesure, qui prend davantage en compte les trains transportant beaucoup de voyageurs (trains de pointe) a été introduite et a donné un résultat de 88,7 % (ponctualité sans neutralisation).

La ponctualité sur les axes vers Bruxelles évolue comme suit (sans neutralisation) :

Ligne	Pourcentage des trains ayant moins de 6 minutes de retard à leur arrivée à Bruxelles		
	2007	**2008**	**+/-**
Ligne 25-27	**85,7%**	**86,3%**	+0,6%
Ligne 36-36C	**93,4%**	**90,9%**	-2,5%
Ligne 50A	**91,4%**	**92,9%**	+1,5%
Ligne 50	**91,9%**	**89,7%**	-2,2%
Ligne 60	**92,4%**	**92,3%**	-0,1%
Ligne 89	**91,6%**	**95,4%**	+3,8%
Ligne 94	**92,3%**	**92,1%**	-0,2%
Ligne 96	**95,1%**	**92,5%**	-2,6%
Ligne 124	**87,6%**	**91,3%**	+3,7%
Ligne 161	**87,4%**	**92,0%**	+4,6%
Total	**90,9%**	**91,1%**	**+0,2%**

Le tableau suivant représente la ponctualité aux différents moments de la journée selon le type de train, en 2008 :

Ponctualité générale (pourcentage de trains avec un retard de moins de 6 minutes)	
taux global	90,2%
heures de pointe du matin (6 – 9 h)	88,5%
heures de pointe du soir (16 – 19 h)	86,4%
heures creuses	92,2%
week-end	91,8%

Ponctualité trains IC (pourcentage de trains avec un retard de moins de 6 minutes)	
taux global	86,1%
heures de pointe du matin (6 – 9 h)	85,9%
heures de pointe du soir (16 – 19 h)	80,6%
heures creuses	88,2%
week-end	86,3%

Ponctualité trains IR (pourcentage de trains avec un retard de moins de 6 minutes)	
taux global	89,8%
heures de pointe du matin (6 – 9 h)	86,9%
heures de pointe du soir (16 – 19 h)	84,3%
heures creuses	90,0%
week-end	94,0%

Ponctualité trains L (pourcentage de trains avec un retard de moins de 6 minutes)	
taux global	92,5%
heures de pointe du matin (6 – 9 h)	90,4%
heures de pointe du soir (16 – 19 h)	88,9%
heures creuses	94,3%
week-end	93,8%

Ponctualité trains P (pourcentage de trains avec un retard de moins de 6 minutes)	
taux global	88,0%
heures de pointe du matin (6 – 9 h)	88,8%
heures de pointe du soir (16 – 19 h)	86,2%
heures creuses	93,9%
week-end	84,9%

La ponctualité des trains de marchandises évolue comme suit :

	retard < 30'	***retard < 60'***
2002	***75%***	***85%***
2003	***77%***	***86%***
2004	***79%***	***88%***
2005	***80%***	***89%***
2006	***76%***	***86%***
2007	***78%***	***89%***
2008	***77%***	***87%***

Evolution du trafic

L'évolution des différents trafics SNCB sur le réseau national se présente comme suit :

(millions voyageurs-km)	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**
Voyageurs Intérieur	**5.785**	**6.317**	**6.599**	**6.790**	**6.929**	**7.328**

billets	*2.461*	*3.021*	*3.089*	*3.189*	*3.187*	*3.163*
cartes trains	*3.324*	*3.296*	*3.510*	*3.601*	*3.742*	*4.165*
Voyageurs International	**972**	**1.438**	**1.438**	**1.469**	**1.337**	**1.348**
	972	*1.438*	*1.438*	*1.469*	*1.337*	*1.348*

(millions voyageurs-km) (1)	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Voyageurs Intérieur	**8.111**	**8.521**	**8.851**	**9.249**
billets	*3.426*	*3.448*	*3.428*	*3.441*
cartes trains	*4.685*	*5.073*	*5.423*	*5.808*
Voyageurs International	***1.039***	***1.085***	***1.082***	***1.154***

(1) Dans le rapport annuel 2006 de la SNCB, le trafic transfrontalier en provenance et/ou à destination d'une gare située près de la frontière, le trafic constitué d'une part importante de voyageurs intérieurs et les trafics d'approche TGV considérés par le passé comme trafic internationa,l sont désormais repris dans le trafic national.

En trafic intérieur, traité plus en détail dans la fiche 51 10 3100.02, on constate une hausse de 16% sur la période 2000-2004 et de 14 % de 2005 à 2008. En trafic international, on constate une baisse du trafic de 6% sur la période 2000-2004, mais une augmentation de 11 % de 2005 à 2008. Pour le trafic total de voyageurs, on constate une hausse de 12% sur la période 2000-2004 et de 13,7 % de 2005 à 2008.

(millions tonnes-km)	**1995**	**2000**	**2001**	**2002**	**2003**	**2004**	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**
Marchandises SNCB	**7.714**	**7.389**	**6.816**	**7.111**	**7.737**	**8.255**	**7.975**	**8.442**	**8.148**	**7.882**

En trafic de marchandises SNCB, on constate une hausse de 14,25% sur la période 2000-2006, mais une baisse de 6,6 % de 2006 à 2008. Des nouveaux opérateurs représentent approximativement 5% du trafic total de fret (estimation sur base des trains-km 2007).

Ouverture du marché ferroviaire

Pour mémoire l'ouverture du marché ferroviaire s'est déroulée comme suit :

- 1997 : groupements internationaux d'entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et transport combiné ;
- 15/03/2003 : fret international sur le réseau transeuropéen ;
- 01/01/2006 : totalité du fret international ;
- 01/01/2007 : totalité du fret, y compris national.

En conséquence, le marché du fret ferroviaire est totalement libéralisé depuis le 1er janvier 2007 et le marché du transport de voyageurs est uniquement ouvert aux groupements internationaux d'entreprises ferroviaires.

Les sept entreprises suivantes sont actuellement titulaires d'un certificat de sécurité donnant accès au réseau : SNCB, Crossrail Benelux, Veolia cargo Nederland B.V., Trainsport, Rotterdam Rail Feeding, DB Schenker Rail Nederland N.V. et SNCF. Ce certificat comporte une partie A, valable au sein de l'Union européenne, portant sur le système de gestion de la sécurité, et une partie B, valable en Belgique, portant sur les exigences spécifiques au réseau. La partie B peut être demandée pour l'ensemble du réseau ferroviaire belge ou pour une partie seulement de celui-ci.

En 2007, les nouveaux opérateurs représentaient 5% du trafic de fret en trains-km, contre 95% à B-Cargo.

AB 51 10 3100.52

Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire du RER, au profit d'Infrabel.

Justification du programme (voir AB 51 10 3100.05).

AB 51 10 3100.53 et 51 10 3100.54

Partenariats public-privé (PPP).

La limitation des ressources financières provenant des dotations SPF a amené le Groupe SNCB à rechercher, principalement à la demande des 3 régions, des solutions alternatives de financement afin de pouvoir réaliser un certain nombre d'investissements considérés comme prioritaires.
Deux formules distinctes de préfinancement ont été envisagées :

- le financement par des tiers via la formule PPP (partenariat public-privé) ;
- le préfinancement par des emprunts contractés par la SNCB-Holding.

Une partie du projet « Diabolo » de liaison de/vers l'aéroport de Bruxelles fait l'objet d'un financement par PPP. Il s'agit de la partie située entre l'aéroport et la ligne nouvelle le long de l'autoroute E19. Le projet « Liefkenshoekspoorverbinding » fait également l'objet d'un financement par un PPP.

Voir aussi AB 51 11 5100.01 (Investissements).

AB 51 10 3100.95

Contribution au financement du nouveau matériel roulant RER, au profit de la SNCB Holding.

Cette dotation couvre le coût de 95 automotrices électriques qui seront affectées aux lignes RER. Les livraisons auront lieu entre février 2011 et janvier 2013.

AB 51 10 3100.96

Contribution de base, au profit de la SNCB Holding.

En vertu de l'article 78 du contrat de gestion, la SNCB Holding reçoit une dotation de 169.883 k€$_{2008}$ en 2008 et de 169.813 k€$_{2008}$ à partir de 2009. Cette dotation sert à couvrir les prestations sollicitées dans le cadre des missions de service public de la SNCB Holding telles que reprises à l'article 4 du présent contrat de gestion, à l'exception d'une partie des activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine des transports ferroviaires (article 79) et de la formation (article 80).
Les missions de service public sont :
1. la détention et la gestion de ses participations dans le capital de la SNCB et d'Infrabel ;
2. les activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire ;
3. l'acquisition, la construction, l'entretien et la gestion des gares et de leurs dépendances ;
4. la conservation du patrimoine historique concernant l'exploitation ferroviaire;
5. les autres missions de service public dont elle est chargée par ou en vertu de la loi.

Au titre de ces « autres missions », la SNCB Holding assure:
- les tâches de coordination visées au chapitre XIII du présent contrat;
- la mise à disposition de personnel aux deux autres sociétés du Groupe SNCB, la SNCB Holding restant seul employeur, garant de l'unicité du statut et du dialogue social;
- la satisfaction des « besoins de la Nation » décrite au chapitre XI du présent contrat.

AB 51 10 3100.97

Contribution destinée à la couverture de charges de personnel roulant en formation, au profit de la SNCB Holding.

L'article 80 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding stipule : "Dans le cadre de la gestion du personnel du Groupe SNCB, conformément, notamment, aux exigences reprises sous le titre XIII, et plus spécifiquement pour le personnel roulant, la SNCB Holding bénéficie d'une dotation de 12.324 k€$_{2008}$. Cette dotation est affectée en totalité à la couverture de charges de personnel roulant en formation affecté à l'exercice des missions de service public".

AB 51 10 3100.98

Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage, au profit de la SNCB Holding**.**

L'Etat a confié à la SNCB-Holding la mission de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire. Cette activité couvre la sécurité du personnel et des clients.

Il s'agit ici de la deuxième mission de service public, concernant les activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire.

AB 51 10 3100.99

Contribution au financement des travaux TGV, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB Holding.

L'article 156 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques a défini parmi les missions de service public de la SNCB-Holding, la détention et la gestion de ses participations dans le capital de la SNCB et d'Infrabel. Il a prévu dans le Rapport au Roi (art.27 de l'AR du 18/10/2004 portant certaines mesures de réorganisation de la Société nationale des Chemins de fer belges) que cette mission n'entraînera pas nécessairement de dotation spécifique de la part de l'Etat en faveur de la SNCB-Holding.

Toutefois, l'Etat peut confier des missions particulières à la SNCB-Holding dans le cadre de cet objet social et la rémunérer pour les prestations qu'il sollicite.

L'Etat a sollicité de la part de la SNCB-Holding que celle-ci trouve les fonds nécessaires à l'achèvement de l'infrastructure grande vitesse y compris celle assurant l'accueil des passagers des trains à grande vitesse et apporte à Infrabel, par apport en capital, les fonds nécessaires pour achever l'infrastructure ferroviaire de base. Les coûts relatifs à cet apport complémentaire ont été établis conjointement par la SNCB-Holding et Infrabel et justifiés sur la base de l'écart entre les dépenses d'investissements et les moyens disponibles à cet effet (dotations de l'Etat pour les investissements – TGV et fonds disponibles suite àl'apport en capital effectué par l'ex-Financière TGV et les Pays-Bas) ainsi que les produits de leur placement jusqu'à leur utilisation.
Cette intervention de l'Etat est octroyée pour solde de tout compte du projet TGV. Tout dépassement de la valeur des travaux sera donc à charge du groupe SNCB.

AB 51 11 5100.01, 51 11 5100.51 et 51 11 5100.99

Participation de l'Etat dans le capital des entreprises publiques ferroviaires en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB Holding, de la SNCB et d'Infrabel.

Procédure de contrôle par l'Etat

Les contrats de gestion 2008-2012 prévoient une procédure de remplacement, à terme, du système de suivi et de contrôle des investissements par visa préalable (« feu vert ») relatif aux décisions d'investissement, par un système de suivi et de contrôle fondé exclusivement sur les dossiers de projets et les dossiers collectifs. La migration complète vers le nouveau système est effective au 31 août 2008.
Cette procédure est décrite de façon très détaillée et similaire dans le contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB (articles 59 et 60 et annexe 3), Infrabel (articles 56 et 57 et annexe 3) ou la SNCB Holding (articles 62 à 65 et annexe 3).

Exécution du plan d'investissements en 2008.

SNCB

Investissements en 2008 par source de financement

Source de financement	Montant en k€	Budget en k€	Rapport d'exécution
SPF	335.075	352.180	95,1%
RER	45.036	46.099	97,7%
Fonds propres	19.844	89.453	22,2%
Tiers – Holding *	- 42.883	0	
Emprunt TGV	0	0	0,0%
EU (ETCS)	0	850	0,0%
TOTAL	**357.073**	**488.582**	**73,1%**

(*) factures enregistrées par le Holding dans le cadre d'une opération financière

Investissements en 2008 par rubrique SPF

Rubrique	Investissements en mio €	Budget amendé en mio €	Rapport d'exécution
Accueil clientèle	2.529	8.534	29,6%
Bâtiments de service et moyens de production	895	1.820	49,2%
Matériel roulant TGV	3.681	34.592	10,6%
Matériel roulant Trafic voyageurs			
Automotrices	63.222	68.688	92,0%
Voitures	176.565	140.746	125,4%
Locomotives	5.129	15.546	33,0%
Divers	14.726	32.480	45,3%
Matériel roulant Trafic marchandises			
Locomotives	619	3.934	15,7%
Voitures	784	20.585	3,8%
Divers	11	60	18,6%
Ateliers et divers	27.591	37.467	73,6%
Informatique et Services généraux	61.322	124.131	49,4%
TOTAL	**357.073**	**488.582**	**73,1%**

Infrabel

Investissements en 2008 par source de financement

Source de financement	Montant en mio €	Budget amendé en mio €	Rapport d'exécution
SPF	704,4	696,8	101%
Fonds RER	91,5	114,2	80%
Emprunt TGV (*)	41,1	48,2	85%
Tiers (UE) (**)	8,3	3,8	219%
TOTAL	**845,2**	**862,9**	**98%**

(*) Le fonds TGV est épuisé → emprunt TGV.

(**) Outre les 5,2 mio € pour les projets TGV, le projet Diabolo a également reçu 3,1 mio € de l'U.E.

Remarque : les investissements financés par des tiers (non UE) s'élèvent à 9,7 mio €. Ceux-ci ne sont pas budgétés.

Investissements en 2008 par type de projet

Projet	Investissements en mio €	Budget amendé en mio €	Rapport d'exécution
Projets RER	93,8	118,7	79%
ETCS	17,5	21,2	83%
Moyens de production	86,9	93,6	93%
Projets TGV	72,9	79,1	92%
Concentration. de cabines	145,9	120,2	121%
Accueil	35,8	48,4	74%
Maintien (classique)	254,6	244,6	104%
Extensions	137,7	137,1	100%
TOTAL	**845,2**	**862,9**	**98%**

NMBS-Holding

Investissements en 2008 par source de financement

Source de financement	Montant en k€	Budget amendé en k€	Rapport d'exécution
SPF	**158.769,793**	**204.182,440 (**)**	**77,76%**
RER	18.599,563	20.360,510	91,35%
Fonds propres	13.089,888	32.347,130	40,47%
TGV	9.255,833	0	0%
Tiers	372,714	854,310	43,63%
TOTAL	***200.087,791(*)***	***257.744,400***	***77,63%***

(*) déduction faite des acomptes payés à la SNCB pour livraison de voitures M6

(**) = dotation SPF de base (187.551 k €) + emprunt TGV (16.511 k €) + financement indirect par SPV (120 k €)

Investissements en 2008 par grande rubrique SPF

Rubrique	Investissements en €	Budget amendé en €	Rapport d'exécution
Accueil voyageurs	80.004.464,04	99.777.310,00	80,18%
Bâtiments de service	37.088.567,88	41.323.000,00	89,75%
TGV	10.546.306,17	19.260.960,00	54,75%
RER	17.757.435,15	20.360.510,00	87,21%
Informatique et services généraux	48.417.280,02	61.394.540,00	78,86%
Autres	6.273.738,06	15.6280.70	40,14%
TOTAL	***200.087.791,32***	***257.744.400,00***	**77,63%**

Fonds d'investissements ferroviaires(FIF2)

Reports dotation SPF – Groupe SNCB 2005-2008 (€ courants avec versement au FIF2)

	Holding	Infrabel	SNCB	Groupe
Dotation 2005	119.200 k€	561.798 k€	133.899 k€	814.897 k€
Utilisation 2005	72.390 k€	518.692 k€	99.881 k€	690.963 k€
Solde 2005	46.810 k€	43.106 k€	34.018 k€	123.934 k€
Dotation de base 2006	*172.710 k€*	*638.936 k€*	*170.410 k€*	*982.056 k€*
Report dotation (C.M.)	*-4.400 k€*	*-19.700 k€*	*-5.900 k€*	*-30.000 k€*
Dotation 2006	168.310 k€	619.236 k€	164.510 k€	952.056 k€
Utilisation 2006	148.503 k€	597.382 k€	196.702 k€	942.587 k€
Solde 2006	19.807 k€	21.854 k€	-32.192 k€	9.469 k€
Solde cumulé 2005-2006	66.618 k€	64.960 k€	1.825 k€	133.403 k€
(versement FIF)	*51.600 k€*	*40.000 k€*	*15.200 k€*	*106.800 k€*
Dotation de base 2007	*125.926 k€*	*672.577 k€*	*261.419 k€*	*1.059.922 k€*
Report dotation (C.M.)	*4.400 k€*	*19.700 k€*	*5.900 k€*	*30.000 k€*
Dotation 2007 (excl. art. 71 bis)	*130.326 k€*	*692.277 k€*	*267.319 k€*	*1.089.922 k€*
Dot. Suppl. (art 71 bis)			*3.974 k€*	*3.974 k€*
Total dotation 2007	130.326 k€	692.277 k€	270.929 k€	1.093.532 k€
Utilisation 2007 hors TGV	*150.862 k€*	*522.474 k€*	*236.466 k€*	*909.802 k€*
Utilisation 2007 TGV	*12.957 k€*	*31.013 k€*	*0 k€*	*43.970 k€*
Utilisation 2007	163.819 k€	553.487 k€	236.466 k€	953.772 k€
Solde 2007	-33.493 k€	138.790 k€	34.463 k€	139.760 k€
Solde cumulé 2005-2007	33.125 k€	203.750 k€	36.288 k€	273.163 k€
(versement FIF)	*40.100 k€*	*94.000 k€*	*5.900 k€*	*140.000 k€*
Dotation de base 2008	*190.578 k€*	*719.518 k€*	*293.360 k€*	*1.203.456 k€*
Dot. Suppl. (ERTMS)			*4.716 k€*	*4.716 k€*
Total dotation 2008	190.578 k€	719.518 k€	298.076 k€	1.208.172 k€
Utilisation 2008	162.462 k€	704.408 k€	292.183 k€	1.159.053 k€
Solde réservation TGV	*10.869 k€*	*0 k€*	*0 k€*	*10.869 k€*
Solde hors réservation TGV	*17.247 k€*	*15.110 k€*	*5.893 k€*	*38.250 k€*
Solde 2008	28.116 k€	15.110 k€	5.893 k€	49.119 k€
Solde cumulé 2005-2008	61.241 k€	218.860 k€	42.181 k€	322.282 k€
(versement FIF)	*53.640 k€*	*180.520 k€*	*21.840 k€*	*256.000 k€*

L'arrêté royal du 07 décembre 2008 relatif au versement sur le compte du "Fonds des Investissements ferroviaires" des moyens d'investissements non utilisés par le groupe SNCB a fixé le montant de 256.000 k EUR que le groupe SNCB doit verser à ce Fonds pour le 15 décembre. Les sociétés peuvent réutiliser

le montant qu'elles ont versé l'année d'après pour poursuivre l'exécution du plan pluriannuel d'investissement 2008-2012.

Le budget « SPF » amendé de la SNCB était de 352.180 k EUR et les dépenses s'élevaient à 335.075 k EUR, ce qui représente une exécution de 95 %. Ces investissements sont imputés sur le solde de crédits d'investissements de 36.288 k EUR au 1er janvier 2008 (365 k EUR non compris – versement reporté de 2007 à 2008) et sur le crédit versé de 298.076 k EUR pour 2008 (y compris 364 k EUR). Compte tenu des 292.183 k EUR dépensés en 2008, un solde cumulé de 42.181 k EUR restait disponible au 1er janvier 2009.

Le budget « SPF » amendé d'Infrabel était de 696.797 k EUR et les dépenses s'élevaient à 704.408 k EUR, ce qui représente une exécution de 101%. Ces investissements sont imputés sur le solde de crédits d'investissements de 203.750 k EUR au 1er janvier 2009 et sur le crédit versé de 719.518 k EUR pour 2008. Compte tenu des 704.408 k EUR dépensés en 2008, un solde cumulé de 218.860 k EUR restait disponible au 1er janvier 2009.

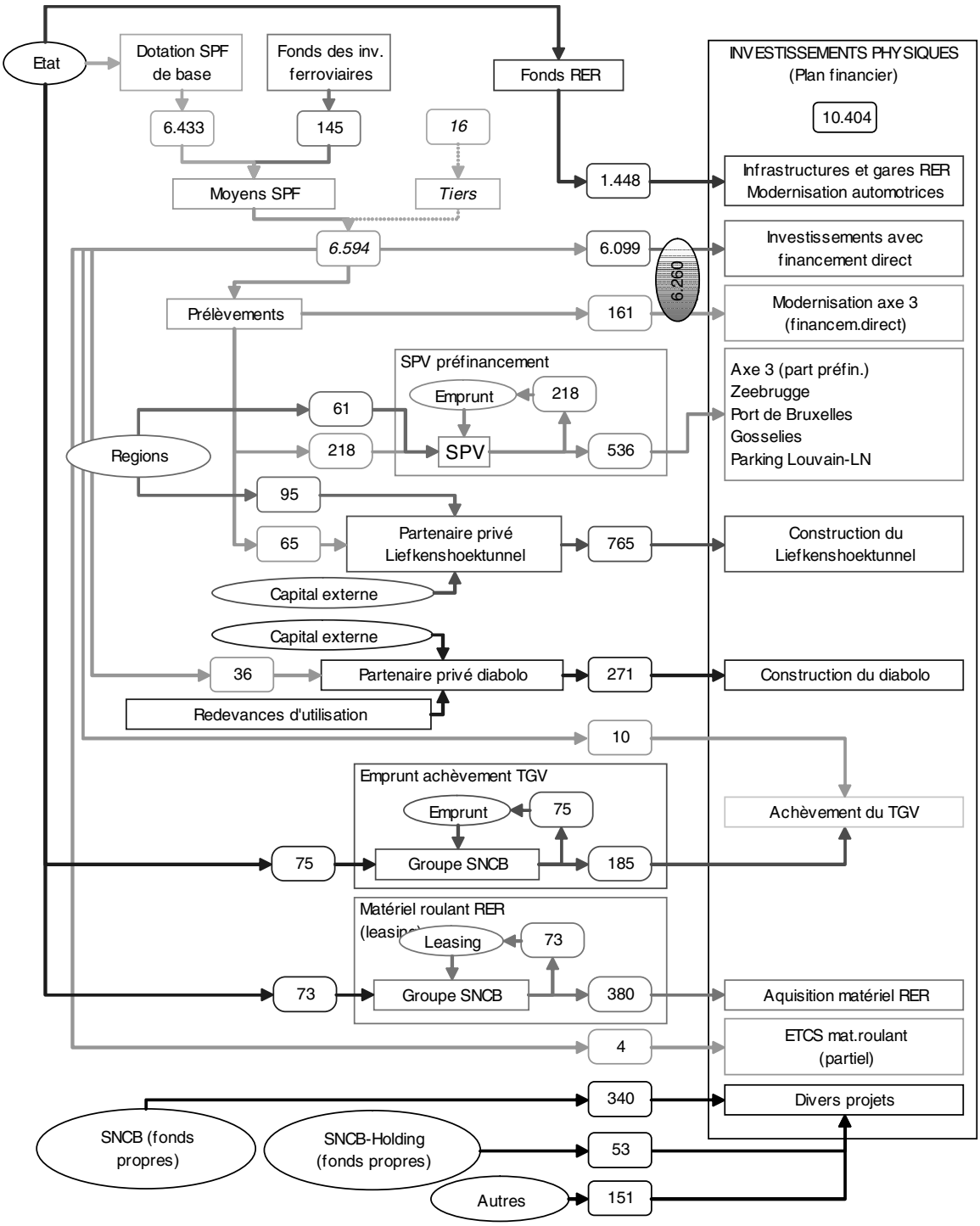
Le budget 2008 à charge du « SPF » au profit de la SNCB Holding était de 187.551 k EUR et les dépenses se sont élevées à 162.462 k EUR (158.769 k € pour les investissements directs + 3.962 k € prélevés sur la dotation de base pour les remboursements dans le cadre des opérations de préfinancement), ce qui représente une exécution de 87%. Ces investissements sont imputés sur le solde de crédits d'investissements de 33.125 k EUR au 1er janvier 2008 et sur le crédit versé de 190.578 k EUR pour 2008. Compte tenu des 162.462 k EUR dépensés, un solde cumulé de 61.241 k EUR est resté disponible au 1er janvier 2009.

Plan d'investissements 2008-2012

Le plan d'investissements 2008-2012, approuvé par le Conseil des Ministres du 06/06/2008, se présente comme suit :

préfinancés						
- Modernisation axe 3 (financement direct)	16.100	36.168	36.168	36.168	36.168	160.773
- Redevances PPP liaison Liefkenshoek.	0	0	0	20.074	45.141	65.215
Redevances PPP Diabolo	0	9.000	9.000	9.000	9.000	9.000
Autres investissements	783.185	682.076	733.137	631.058	712.756	3.542.213
Total des charges	**799.285**	**727.244**	**778.306**	**696.300**	**803.066**	**3.804.201**
Dotation attribuée 2008-2012	**719.518**	**715.434**	**785.418**	**694.498**	**795.430**	**3.710.298**
Utilisation du solde de 2007	*94.000*					*94.000*
Moyens disponibles SPF	813.518	715.434	785.418	694.498	795.430	3.804.298
Versements dans le fonds	14.233	-11.810	7.112	-1.802	-7.636	97
Situation fonds en fin d'année	*14.233*	*2.422*	*9.535*	*7.733*	*97*	
SNCB-Holding						
Prélèvements pour investissements préfinancés (remboursement emprunts)	6.028	24.112	54.252	64.318	69.391	218.101
- Modernisation axe 3 (financement indirect)	1.411	5.647	12.708	19.768	26.831	66.366
- Zeebrugge	3.608	14.396	32.395	30.319	23.252	103.970
- Port de Bruxelles	22	118	260	404	539	1.343
- Parking Louvain-LN	293	1.172	2.636	4.101	5.567	13.768
- Gosselies	694	2.779	6.253	9.726	13.202	32.654
Autres investissements (hors TGV mixte)	179.503	143.132	141.835	92.582	73.324	630.376
TGV mixte à charge du SPF	10.258	0	0	0	0	10.258
Total des charges (y compris TGV mixte à charge du SPF)	**195.789**	**167.244**	**196.087**	**156.900**	**142.715**	**858.736**
Dotation attribuée 2008-2012	**190.578**	**163.512**	**157.183**	**129.352**	**149.246**	**789.871**
Utilisation du solde de 2007	*42.601*					*42.601*
Solde TGV mixte 2007	*10.258*					*10.258*
Moyens disponibles SPF	243.437	163.512	157.183	129.352	149.246	842.730
Versements dans le fonds	47.648	-3.732	-38.904	-27.548	6.531	-16.006
Situation fonds fin d'année	*47.648*	*43.916*	*5.012*	*-22.537*	*-16.006*	
SNCB						
Total des charges	**288.762**	**386.887**	**348.740**	**490.542**	**411.298**	**1.926.229**
Dotation attribuée 2008-2012	**293.360**	**367.229**	**346.388**	**499.605**	**421.781**	**1.928.363**
Versements dans le fonds	4.598	-19.658	-2.352	9.063	10.483	2.134
Situation fonds en fin d'année	*4.598*	*-15.059*	*-17.412*	*-8.349*	*2.134*	
Ensemble du Groupe SNCB						
Prélèvements pour investissements préfinancés	22.128	60.280	90.420	120.560	150.700	444.089
Redevances PPP Diabolo	0	9.000	9.000	9.000	9.000	36.000
Autres investissements (hors TGV mixte)	1.251.450	1.212.095	1.223.713	1.214.182	1.197.379	6.098.819
TGV mixte à charge du SPF	10.258	0	0	0	0	10.258
Total des charges (y compris TGV mixte à charge du SPF)	**1.283.836**	**1.281.375**	**1.323.133**	**1.343.743**	**1.357.079**	**6.589.166**
Dotation attribuée 2008-2012	**1.203.456**	**1.246.175**	**1.288.989**	**1.323.455**	**1.366.457**	**6.428.532**
Utilisation des soldes de 2007	*146.859*					*146.859*
Moyens disponibles SPF	1.350.31	1.246.17	1.288.98	1.323.45	1.366.45	6.575.29

Liaisons entre flux financiers et réalisations physiques



AB 51 13 3200.02

Contribution en ce qui concerne les accidents de travail, au bénéfice de la SNCB Holding.

Cette contribution concerne des dépenses de personnel portées à charge de la SNCB alors que celle-ci en serait exemptée si elle relevait du régime général dont bénéficient les entreprises du secteur commercial. L'intervention de l'Etat est calculée pour compenser le coût supplémentaire que la SNCB supporte du fait qu'elle ne peut pas émarger au fonds des accidents du travail. Ces charges restent compensées par la présente allocation de base.

AB 51 16 6100.01

Transferts au fonds RER géré par la SNCB Holding, au profit de la SNCB Holding.

Les objectifs sont :

- pour l'Etat, la mise en oeuvre du RER autour et vers Bruxelles en application de l'accord du Gouvernement conclu entre les négociateurs de CD&V, MR, PS, Open VLD, CDH le 18 mars 2008 page 25 ;
- pour le SPF : Mobilit n° 4 : « Horizontaliser la mobilité en vue de valoriser le transport durable ». Cet obejctif demande une réflexion et des projets en vue de la mise en œuvre conjointe de différents modes de transport - Intermodalité.

Sur le plan de la gestion du projet RER, la nécessité d'assurer une coordination du suivi des travaux du RER et des investissements en infrastructure justifiés par d'autres projets ferroviaires, implique que les dépenses d'investissements RER relèvent des mêmes types de procédures administratives que les autres investissements financés par l'Etat. Le suivi des travaux est, dès lors, assuré par le Service du Transport par Rail auprès de la Direction générale du Transport terrestre.
Toutefois, la réalisation du Réseau Express Régional est une activité spécifique du programme ferroviaire (51 16 6100.01) qui se distingue des autres (51 11 5100.99 pour Holding – 51 11 5100.51 pour Infrabel – 51 11 5100.01 pour la SNCB) par le fait qu'elle est financée par un Fonds, appelé le « Fonds RER ».

Dès lors, le plan pluriannuel du Groupe SNCB distingue les travaux en fonction de leur source de financement.

Le projet RER génère deux catégories de dépenses d'investissements à financer : l'infrastructure et le matériel roulant.

A partir de 2009, une allocation de base est créée spécifiquement pour le matériel roulant RER pour l'emprunt Eurofima.

<u>Dépenses d'investissements</u>

<u>Partie Infrabel</u>

L'article 66 du contrat de gestion actuel entre l'Etat et la SNCB-Holding stipule :

"La SNCB Holding et Infrabel se tiennent à l'enveloppe exclusivement réservée pour les travaux d'infrastructure de 2.098.140 k€$_{2008}$ (1.556.000 k€$_{2001}$)."

Dans une lettre du 5/05/09 adressée à Monsieur le Ministre Vanackere, M. Luc Lallemand a signalé qu'un dépassement de ce montant n'était pas exclu, parce que le résultat était très sensible

à de légères modifications des hypothèses, puisque la fin des travaux du RER est prévue pour 2018. Le tableau ci-dessous a été communiqué.

PROJET	Description du projet	Estimation revue Infrabel (mio €$_{2001}$)
P12	Liaison Watermael-Schuman-Josaphat	315,4
P13	L36: Courbe de Nossegem	22,1
P101	L 161 Watermael – Louvain-la-Neuve	470,4
P103	L 124 Uccle – Braine-l'Alleud : 3ème et 4ème voie	269,9
P104	L124: Braine-l'Alleud – Nivelles : 3ème et 4ème voie	144,5
P106	L50A: Bruxelles – Sint-Katharina-Lombeek : 3ème et 4ème voie	277,2
P711-P719	Adaptation des gares (partie Infrabel)	63,6
Total Infrabel		**1 563,2**

Matériel roulant

Le Fonds RER a pris en charge la modernisation des voitures City Rail dès 2005 et ce à concurrence du montant alloué au matériel roulant, soit 56 M € 2001.

Activité 33 51 10 : Exploitation ferroviaire

Lors des conclaves budgétaires relatifs aux budgets de 1993 et de 1997, il a été décidé, pour des raisons budgétaires, que le financement de certaines contributions serait réparti sur deux années. Conformément à ces décisions reprises dans les contrats de gestion, les contributions budgétaires principales de l'Etat relatives aux dotations d'exploitation couvrent le paiement des quatre derniers mois de l'année précédente et des huit premiers mois de l'année en cours. Sont concernées les AB 51 10 3100.02, 3100.03 (PM), 3100.05, 3100.51, 3100.52, 3100.96, 3100.97 et 3100.98. Le désavantage financier encouru par les sociétés lors de ce report est compensé par un paiement anticipatif de quatre tranches mensuelles relatives à l'année en cours. La liquidation des tranches de mai, juin, juillet, août est avancée au 8 mai au plus tard, alors que les tranches de septembre, octobre, novembre et décembre sont liquidées au plus tard le dixième jour ouvrable de l'année suivante.

Pour clarifier le budget, il a été proposé en 2009 de ventiler les crédits en fonction des différentes entités ferroviaires. En conséquence, le budget d'exploitation ferroviaire au bénéfice des entreprises publiques se présente comme suit :

- AB 51 10 3100.0x, 51 10 3100.1x et 51 10 3100.2x : réservées à la SNCB
- AB 51 10 3100.5x : réservées à Infrabel
- AB 51 10 3100.9x : réservées à la SNCB Holding.

Par ailleurs, toujours par souci de clarification, le programme 51.1 est à partir de 2010 réservé aux dotations relatives aux entreprises publiques dans le domaine ferroviaire. En conséquence :

- une nouvelle AB 51 02 12 00 20 (Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires) est créée. Un crédit de 214 k euros est transféré de l'AB 51 02 12 00 01 pour couvrir le coût de la certification des procédures de contrôle de la qualité du Groupe SNCB ;
- pour mémoire, les crédits prévus à l'AB 33 51 10 33 00 01 (Contribution au Comité Consultatif des Usagers) ont été transférés en 2009 vers le programme 51.0, à l'exception des engagements reportés de 2008 ;
- les crédits prévus aux AB 51 10 35 00 01 (Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer, à Berne), 51 14 12 00 21 (Etude intermodalité) et 51 14 3100.01 (Promotion du transport combiné de marchandises) sont transférés vers un nouveau programme 51.2.

Les contrats de gestion ne couvrent pas l'année 2013. Par défaut, les dotations et les crédits 2013 seront estimés dans l'hypothèse d'une continuité de ces contrats.

Remarques préliminaires :
Suite aux décisions prises lors du conclave 2010 un certain nombre de crédits concernant le transport ferroviaire ont été réduits :

1. Les compétences du service de médiation du Groupe-SNCB sont transmises à un organisme spécifique au sein du SPF M & T. Cette transmission s'accompagne d'un transfert de crédits à hauteur de 1.412 keuros de l'AB 51 10 31.00.96 - Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation des gares et parkings au profit de la SNCB-Holding.
2. La compétence en matière d'enquête des accidents ferroviaires est transférée de la SNCB-Holding vers un organisme spécifique au sein du SPF M & T. Ce transfert s'accompagne d'un transfert à hauteur de 202 keuros de l'AB. 51 10 31.00.98 - Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage au profit de la SNCB-Holding.
3. Les dotations d'investissements pour le groupe SNCB sont diminuées de 15 mio d'euros, repartit comme suit :
   AB 51 11 51.00.01 (SNCB) : - 4.031 keuros
   BA 51 11 51.00.51 (Infrabel) : - 9.140 keuros
   BA 51 11 51.00.99 (Holding) : - 1.829 keuros
4. Les dotations d'exploitation pour la groupe SNCB sont diminuées de 4 moi d'euros repartit comme suit :

AB 51 10 31.00.02 : -2.849 keuros
AB 51 10 31.00.05 : - 37 keuros
AB 51 10 31.00.09 : - 32 keuros
AB 51 10 31.00.13 : - 11 keuros
AB 51 10 31.00.51 : - 364 keuros
AB 51 10 31 10 52 : - 5 keuros
AB 51 10 31.00.96 : - 589 keuros
AB 511031.00.97 : - 44 keuros
AB 51 10 31.0098 : - 69 keuros

Ces diminutions ont été prises en compte sur les crédits ci-dessous.

AB 33 51 10 1200.20

Libellé : Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires (nouvelle AB).

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	-	-	-	**211**	211	211	211
Liquidation	-	-	-	**211**	211	211	211

Ce crédit était en 2009 inscrit à l'AB 51 02 12 00 01 (214 k euros).

Conformément à la décision du Conseil des Ministres du 06/06/2008 (voir point 2.4 de la note au Conseil des ministres), à partir de 2009 et pour les années suivantes, un montant de 70 k€2008 est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 k€2008, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

Ce crédit n'a pas été indexé en 2010 pour respecter les directives budgétaires mais il est sensible à l'évolution des prix.
Suite aux décisions relatives aux mesures d'économies prises lors du conclave budgétaire 2010 ce crédit a été diminué de 3 keuros.

AB 33 51 10 3100.02

Libellé : Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB.

(k euros)	2009 initial	Ajustement 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	920.407	- 57.142	863.265	**858.779**	859.865	859.911	859.932
Liquidation	920.407	- 56.242	864.165	**858.779**	859.865	859.911	859.932

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- Contrat de gestion 2005-2007 entre l'Etat et la SNCB (pour mémoire) : articles 8 à 21 (offre minimale de trains), article 31 (desserte transfrontalière), article 33 (tarifs imposés), article 76 (dotation), annexe 11.1 (indexation), articles 83 et 88 (modalités de versement).
- L'art. 198 de la Loi-programme du 27 décembre 2006 (M.B. du 28/12/06) a modifié la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnée le 14 juillet 1994 en créant le principe d'un statut OMNIO (art. 37, §1er création d'un nouveau 3ème alinéa).
- A.R. du 1er avril 2007 fixant les conditions d'octroi de l'intervention majorée de l'assurance visée à l'article 37, §§1° et 19 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités,

coordonnée le 14 juillet 1994 et instaurant le statut OMNIO ; cet A.R. a également instauré l'extension du statut BIM.

- Article 12 à 14 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer (Financement Diabolo).
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : articles 6 à 10 (offre minimale), articles 14 à 18 (politique tarifaire), articles 24 et 25 (trafic transfrontalier), article 73 (dotation d'exploitation), article 77 pour mémoire (Anvers-Noorderkempen), article 78 pour mémoire (OMNIO), article 80 (Diabolo), article 81 (indexation), article 82 (modalités de versement).
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6.000 k euros 2009 pour 2009 et de 10.000 k euros 2009 en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10.000 k EUR 2009 à partir de 2010).
- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de - 69.600 k euros en 2009 et - 84.000 k euros à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB)
- 1er avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.

Le paiement de cette allocation de base se fait par virement dans les écritures pour garantir une date certaine de liquidation.

Note explicative

Dotation d'exploitation contractuelle de base

La dotation d'exploitation de base des 3 entreprises publiques se décompose comme suit :

SNCB (détails ci-dessous)	**2008** **k EUR 2008**	**2009** **k EUR 2008**	**2010 2012** **k EUR 2008**
Base (contrat 2005 indexé)	*848.276*	*848.276*	*848.276*
Réduction cartes-train scolaires (contrat 2005 indexé)	*20.806*	*20.806*	*20.806*
Virton-Athus-Rodange-Arlon (contrat 2005 indexé)	*175*	*175*	*175*
Liège-Maastricht (contrat 2005 indexé)	*612*	*612*	*612*
SSICF (forfaitisé)	*-291*	*-291*	*-291*
Transfert d'Infrabel et d' Holding (nouveau)	*12.794*	*12.794*	*12.794*
Participation certification qualité (nouveau)		*-70*	*-70*
Dotation d'exploitation de base contrat 2008	**882.372**	**882.302**	**882.302**
Restructuration FIF EUR 2008		*-3.300*	*-3.300*
Compensation économie investissements 2009		*5.804*	*9.673*
Exonération précompte professionnel		*-49.624*	*-59.891*
Dotation d'exploitation de base corrigée	**882.372**	**835.182**	**828.784**

INFRABEL (détails dans AB 51.10.3100.51)			
Base (contrat 2005 indexé)	*441.394*	*441.394*	*441.394*
SSICF (forfaitisé)	*-1.868*	*-1.868*	*-1.868*
Transfert vers la SNCB (nouveau)	*-8.709*	*-8.709*	*-8.709*
Participation certification qualité (nouveau)		*-70*	*-70*

Dotation d'exploitation de base contrat 2008	**430.817**	**430.747**	**430.747**
Restructuration FIF EUR 2008		*-296.700*	*-296.700*
Restructuration FIF indexation EUR 2005 (EUR 2008)		*-17.472*	*-17.472*
Variabilisation		*-1.239*	
Compensation économie investissements 2009			*9.673*
Exonération précompte professionnel		*-15.767*	*-19.029*
Dotation d'exploitation de base corrigée	**430.817**	**99.569**	**107.219**

SNCB-Holding (détails dans AB 51.10.3100.96)

Base (contrat 2005 indexé)	*174.642*	*174.642*	*174.642*
SSICF (forfaitisé)	*-674*	*-674*	*-674*
Transfert vers la SNCB (nouveau)	*-4.085*	*-4.085*	*-4.085*
Participation certification qualité (nouveau)		*-70*	*-70*
Dotation d'exploitation de base contrat 2008	**169.883**	**169.813**	**169.813**
Exonération précompte professionnel		*-1.935*	*-2.335*
Dotation d'exploitation de base corrigée	**430.817**	**99.569**	**107.219**

La base est la dotation d'exploitation prévue par les contrats de gestion 2005-2007, indexée.

Les montants suivants, déjà prévus par le contrat 2005, sont inclus dans la dotation de base de la SNCB :

- 20.400 k EUR 2007 pour les réductions du tarif des abonnements scolaires, soit 6.500 k EUR 2006 pour compenser les réductions offertes aux étudiants de 18 ans à moins de 26 ans et 13.800 k EUR 2007 pour permettre de porter la réduction applicable aux abonnements scolaires de 55 % à 80% du prix complet de la carte train trajet (6.500 k EUR 2006 * 101,5447 + 13.800 k EUR 2007 = 20.400 k EUR 2007) ;
- 172 k EUR 2007 pour couvrir le déficit d'exploitation des liaisons Virton-Athus-Rodange-Arlon ;
- 600 k EUR 2007 pour couvrir le déficit d'exploitation de la liaison Liège-Maastricht.

La compensation des coûts afférents au Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a été forfaitisée en 2008 et pour les années suivantes pour un montant de 2.833 k EUR, soit le montant prévu au budget initial 2008. La compensation est répartie par une diminution des dotations d'Infrabel (65,95% du total, soit - 1.868 k EUR), de la SNCB Holding (23,78%, soit - 674 k EUR) ainsi que de la SNCB (10,27%, soit - 291 k EUR).

Un montant de 12.794 k EUR a été transféré vers la dotation de la SNCB, en provenance de la dotation d'Infrabel (-8.709 k EUR) et de la dotation de la SNCB Holding (- 4.085 k EUR). Ce transfert couvre le coût des libres-parcours accordés au personnel d'Infrabel et de la SNCB Holding par la SNCB.

Depuis 2009, un montant de 70 k EUR est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 k EUR, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

Conseil des Ministres du 23/10/2008 (réorganisation FIF)

En application de la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008, la dotation d'exploitation d'Infrabel est diminuée de -296.700 k EUR 2008 et celle de la SNCB de 3.300 k euros 2008 (soit 300.000 k euros 2008 au total), pour compenser la reprise par l'Etat des charges du Fonds d'Investissements ferroviaires (FIF).

La diminution de la dotation de la SNCB était liée à une modification du calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont le but principal était de favoriser les nouveaux opérateurs. Cette modification est toujours en cours de finalisation.

Conseil des Ministres du 23/10/2008 (économie de 346 Mio sur la dotation d'investissements 2009)
Depuis 2009 également, la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu :

- une diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146.000 k euros pour 2009 (AB 51.11.5100.01) compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6.000 k euros 2009 pour 2009 et de 10.000 k euros 2009 en 2010 ;
- une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10.000 k EUR 2009 à partir de 2010.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation n'est pas appliqué à ces derniers montants.

Conseil des Ministres du 06/03/2009 (précompte professionnel)
Depuis 2009 encore, la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, est également applicable aux trois entreprises publiques qui sont en concurrence avec des entreprises privées. Pour Belgacom et le Groupe SNCB, cette mesure est applicable à partir du 1er janvier 2009 et pour La Poste SA à partir du 1er janvier 2010. Etant donné que seules les activités B-Cargo et Voyageurs International de la SNCB sont des activités en concurrence et que la réduction de dépenses est en vigueur à partir du 1er janvier 2009 pour tout le Groupe SNCB, une correction budgétaire sur les dotations au Groupe SNCB a été décidée par le Conseil des Ministres du 06/03/2009. La diminution de ces dotations a été estimée à un montant total de 70 millions d'euros en 2009 (69.600 k EUR ont été retirés du budget 2009) et 84 millions d'euros en 2010. Ces montants sont provisoires. Le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. La ventilation entre les 3 sociétés se présente comme suit :

(k EUR 2009)	Estimation 2009	estimation à partir 2010
SNCB	51.300	61.914
Infrabel	16.300	19.672
SNCB Holding	2.000	2.414
TOTAL	69.600	84.000

OMNIO (pour mémoire)
Cette dotation est transférée à charge d'une nouvelle AB 51.10.3112 depuis 2009 (voir ci-dessous).

Diabolo
L'article 80 du contrat de gestion de la SNCB prévoit que l'Etat doit compenser la SNCB pour le droit d'utilisation du tronçon Diabolo. Cette compensation, exprimé en $€_{2008}$, est estimée à 0 € pour 2008, 26 k€ pour 2009, 104 k€ pour 2010, 121 k€ pour 2011 et 180 k€ pour 2012. Les modalités d'indexation et de liquidation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base. Ces montants sont des montants estimés qui peuvent être adaptés à la réalité.

Action GO-PASS plus de 16 ans (pour mémoire – transfert vers nouvelle AB 51.10.3122)
Depuis 2009, cette intervention est transférée à charge d'une nouvelle allocation de base 51.10.3122 (Intervention pour l'action GoPass à destination des plus de 16 ans – SNCB). Voir la fiche relative à cette dernière AB pour plus de détails.

Indexation
Les paramètres d'indexation provisoires sont les suivants :

	2008	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
	Ajusté	Ajusté	Indicatif	Indicatif	Indicatif
Index santé décembre année t-1 *Variation*	107,44	111,24 *3,54%*	111,84 *0,54%*	111,84 *0,00%*	111,84 *0,00%*
Index services décembre année t-1 *Variation*	106,38	109,66 *3,08%*	111,26 *1,46%*	111,26 *0,00%*	111,26 *0,00%*
Indice 2008 = 1 *Variation indice 2008=1*	1,000000	1,033781 *3,38%*	1,042675 *0,86%*	1,042675 *0,00%*	1,042675 *0,00%*
Indice 2009 = 1 *Variation indice 2008=1*			1,008613 *0,86%*	1,008613 *0,00%*	1,008613 *0,00%*

Pour les montants exprimés en EUR 2008, l'indice contractuel d'indexation en EUR 2010 s'estime provisoirement comme suit, compte tenu des prévisions du Bureau fédéral du Plan en date du 07-04-209 (hausse en décembre 2010 de 1,46% pour l'indice classique et de 0,54% pour l'indice santé) :

((I San déc $_{t-1}$ / I San déc $_{07}$ * 0,65) + (I Serv déc $_{t-1}$ / I Serv déc $_{07}$ * 0,35)) =
((111,24 * 1,054 / 107,44*0,65) + (109,66 * 1,0146 / 106,38* 0,35)) =
((111,84 / 107,44*0,65) + (111,26 / 106,38* 0,35)) =
1,042675

Cette prévision sera réactualisée en fonction de la valeur réelle des indices, suivant leur pondération respective, lors de l'ajustement budgétaire 2010, qui sera préparé en janvier 2010.

Mécanisme de report au budget de l'année suivante
Le principe de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu pour les dotations d'exploitation. En 2010, sont payés le solde des 4 mensualités de 2009 (de septembre à décembre 2009) et 8 tranches mensuelles de 2010 (de janvier à août). Le versement des 4 tranches mensuelles de septembre à décembre 2010 est reporté à charge du budget 2011.

Crédits
Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
B 73 - Voyageurs - Dotation de base (- FIF)	*917.459*	*-8.763*	*908.696*	*7.817*	*916.513*
B 80 - Diabolo - Dotation de base	*27*	*0*	*27*	*81*	*108*
Voyageurs - Solde t-1	*302.750*	*0*	*302.750*	*158*	*302.908*
Voyageurs - Report vers t+1 (4 mois)	*-305.829*	*2.921*	*-302.908*	*-2.632*	*-305.540*
B 79 - GO-Pass - Dotation de base		*0*		*0*	
B 79 - GO-Pass - Solde t-1		*0*		*0*	
B 79 - GO-Pass - Report vers t+1 (2 mois)		*0*		*0*	
B 78 - OMNIO + BIM (transféré vers 51.10.3110)		*0*		*0*	
Conclave 23-10-2008 (compensation Invest 2009)	*6.000*	*0*	*6.000*	*4.086*	*10.086*
Conclave 06/03/09 (Exonération précompte)		*-51.300*	*-51.300*	*-11.147*	*-62.447*
CREDIT ENGAGEMENT	***920.407***	***-57.142***	**863.265**	***-1.637***	**861.628**
Solde t-1		*900*	*900*	*-900*	*0*
Report vers t+1		*0*		*0*	
CREDIT LIQUIDATION	***920.407***	***-56.242***	**864.165**	***-2.537***	**861.628**

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2009 se décompose comme suit :

- l'indexation de la base contractuelle, inchangée, de 3,3781 %, au lieu des 4,3750 % estimés au budget initial, diminue cette base de -8.763 k euros, mais l'impact sur le crédit est limité à -5.842 k euros car 4 douzièmes de la dotation sont reportés à l'année suivante, soit 2.921 k euros (NB : la réorganisation du FIF était déjà prise en compte dans le budget initial 2009) ;
- exonération du précompte professionnel : -51.300 k euros (10 mois sans mécanisme de report) ;
- en liquidation uniquement : 900 k euros d'engagements reportés de 2008 pour une facture couvrant 3 mois de l'action Go Pass qui avait été reçue trop tardivement pour être liquidée en 2008.

La différence entre 2009 et 2010 s'explique comme suit :

- l'indexation de la base annuelle, inchangée, a un impact en base annuelle de +7.817 k euros. La dotation Diabolo passe de 26 k euros 2008 à 104 k euros 2008 (montants provisoires) et est indexée, pour une augmentation de la dotation de 81 k euros. Compte tenu du mécanisme de report de 4 mois, l'impact total est limité à 5.424 k euros ;
- la compensation pour la diminution de la dotation d'investissements en 2009 passe de 6.000 k euros 2009 à 10.000 k euros 2009 et est indexée. Le mécanisme de report de 4 mois n'est pas appliqué ;
- l'estimation provisoire de la compensation pour l'exonération du précompte professionnel passe de 51.300 k euros 2009 à 61.914 k euros 2009 et est indexée Le mécanisme de report de 4 mois n'est pas appliqué ;
- en liquidation uniquement, le report 2009 était exceptionnel et plus rien n'est prévu en 2010.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 4 mensualités, y compris en engagement, et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à :
2011 : 864.272 k EUR
2012 : 864.319 k EUR
2013 : 864.340 k EUR

AB 33 51 10 3100.03

Libellé : Contribution destinée à la couverture des coûts nets d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure ferroviaire à liquider par virement dans les écritures au profit d'Infrabel et de la SNCB Holding (pour mémoire).

(k euros)	2009 initial	Ajust 009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	-	-	-	-	-	-	-
Liquidation	-	1.045	1.045	-	-	-	-

Note explicative

La dotation au bénéfice d'Infrabel est transférée à charge d'une nouvelle AB 51 10 3100.51 et la dotation au bénéfice de la SNCB Holding est transférée à charge d'une nouvelle AB 51 10 3100.96.

Le crédit de liquidation inscrit en 2009 concerne un engagement de 2008 pour une dotation de 1.045 k EUR à la SNCB Holding pour l'e-ticketing en application des articles 50 et 83 de son contrat de gestion.

Le projet e-ticketing tel que prévu par le contrat de gestion ayant été abandonné, essentiellement en raison du coût pour la SNCB, le crédit de liquidation 2009 ne sera pas utilisé. Par ailleurs, des comptes détaillés sont demandés à la SNCB Holding pour justifier l'utilisation des 1.000 k euros EUR versés en 2007 pour ce projet. Les montants non-justifiés devront être récupérés.

AB 33 51 10 3100.05

Libellé : Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service RER, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	7.500	- 72	7.428	**10.940**	10.839	10.839	10.839
Liquidation	7.500	94	7.594	**10.940**	10.839	10.839	10.839

Base juridique

- Article 156, 1° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.
- Décision du Conseil des Ministres des 20/21 mars 2004 relative au Réseau Express Régional de Bruxelles : phasage de la mise en service et financement du déficit d'exploitation.
- Décision du Comité de concertation Gouvernement fédéral – Gouvernement des Communautés et des Régions du 11 octobre 2005 portant sur l'actualisation du plan d'investissement 2004-2007 du Groupe SNCB, avant-dernier tiret de la notification (pour mémoire).
- Pour mémoire, article 49 du contrat de gestion 2005 de la SNCB-Holding, articles 58 et 63 du contrat de gestion 2005 d'Infrabel, articles 22, 73, 78 et 85 du contrat de gestion 2005 de la SNCB.
- Décision du Conseil des Ministres du 21/12/2006 relative à l'achat et au financement de matériel roulant pour le RER.
- Articles 11, 12 et 75 du contrat de gestion 2008 de la SNCB.

Note explicative

L'Accord de Coopération du 4 avril 2003 établit que l'Etat et les Régions, chacun en ce qui le concerne, assurent le financement de l'infrastructure nécessaire et du matériel roulant dans le cadre du RER. La SNCB a établi les calculs nécessaires quant au déficit d'exploitation supplémentaire qui sera généré jusqu'à 2010 par l'extension graduelle de l'offre.

Le calcul tient compte, notamment, des recettes provenant d'un nombre plus élevé de voyageurs, ainsi que des dépenses supplémentaires relatives aux frais de personnel, d'énergie, d'entretien des gares et du matériel roulant.

L'article 75 du contrat de gestion de la SNCB prévoit que, pour les années 2008 à 2012, les montants de cette dotation spécifique sont estimés comme suit:

- 2008: 5.512 k€ ($€_{2008}$);
- 2009: 10.778 k€ ($€_{2008}$);
- 2010: 10.449 k€ ($€_{2008}$);
- 2011: 10.449 k€ ($€_{2008}$);
- 2012: 10.449 k€ ($€_{2008}$).

Pour 2011 et 2012, il s'agit de montants estimés qui seront adaptés au moyen des données résultant de l'exploitation du réseau RER.

Contractuellement, la SNCB transmet chaque année à la DGTT une actualisation des recettes et coûts liés à l'offre RER, sur la base des détails qui ont servi à estimer les montants précités. Ces montants peuvent être revus sur la base de l'actualisation.

Les modalités d'indexation et de liquidation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base (voir AB 51 10 3100.02). Le mécanisme de report de 4 mensualités à l'année suivante est appliqué depuis 2009.

Pour mémoire, la dotation au bénéfice d'Infrabel a été transférée en 2009 à charge d'une nouvelle AB 51 10 3100.52.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
B 75 - RER exploitation - Dotation de base	*11.250*	*-108*	*11.142*	*-247*	*10.895*
Solde t-1		*0*		*3.714*	*3.714*
B 75 - RER exploitation - Report vers t+1 (4 mois)	*-3.750*	*36*	*-3.714*	*82*	*-3.632*
I 75 - Exploitation RER (transfert vers 51.10.3152)		*0*		*0*	
CREDIT ENGAGEMENT	***7.500***	***-72***	**7.428**	***3.549***	**10.977**
Solde t-1 SNCB		*118*	*118*	*-118*	*0*
Solde t-1 Infrabel		*48*	*48*	*-48*	
Report vers t+1		*0*		*0*	
CREDIT LIQUIDATION	***7.500***	***94***	**7.594**	***3.383***	**10.977**

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2009 se décompose comme suit :

- l'indexation de la base contractuelle, inchangée, de 3,3781 %, au lieu des 4,3750 % estimés au budget initial, diminue cette base de -108 k euros, mais l'impact sur le crédit est limité à -5.842 k euros car 4 mois de la dotation (2.921 k euros) sont reportés à l'année suivante :
- en liquidation uniquement : 900 k euros d'engagements reportés de 2008 pour une facture couvrant 3 mois de l'action Go Pass qui avait été reçue trop tardivement pour être liquidée en 2008.

La différence entre 2009 et 2010 s'explique comme suit :

- l'indexation de la base annuelle, inchangée, a un impact en base annuelle de +7.817 k euros. La dotation Diabolo passe de 26 k euros 2008 à 104 k euros 2008 (montants provisoires) et est indexée, pour une augmentation de la dotation de 81 k euros. Compte tenu du mécanisme de report de 4 mois, l'impact total est limité à 5.424 k euros ;
- la compensation pour la diminution de la dotation d'investissements en 2009 passe de 6.000 k euros 2009 à 10.000 k euros 2009 et est indexée. Le mécanisme de report de 4 mois n'est pas appliqué ;
- l'estimation provisoire de la compensation pour l'exonération du précompte professionnel passe de 51.300 k euros 2009 à 61.914 k euros 2009 et est indexée. Le mécanisme de report de 4 mois n'est pas appliqué ;
- en liquidation uniquement, le report 2009 était exceptionnel et plus rien n'est prévu en 2010.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 4 mensualités, y compris en engagement, et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 10.895 k EUR.

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

AB 33 51 10 3100.07

Libellé : Contribution pour des mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	14.350	-	14.350	**20.878**	28.700	28.700	28.700
Liquidation	14.350	1.600	15.950	**20.878**	28.700	28.700	28.700

Base juridique

- Règlement 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991 modifiant le règlement (CEE) n° 1191/69 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.
- Décision du Conseil des Ministres du 23/01/2004 sur les mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train.
- Décision du Conseil des Ministres du 20/03/2004 pour étendre la gratuité des déplacements domicile-travail aux prestations STIB pour les cartes trains mixtes.
- Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2006 (contrôle budgétaire 2006) qui diminue le crédit de l'AB 51 10 3100.07 de 950 k EUR au bénéfice de la formation (AB 51 10 3100.97).
- Décision du Conseil des Ministres du 27/04/007 qui pérennise le régime de gratuité des déplacements domicile–lieu de travail par train en deuxième classe en l'insérant dans l'arrêté d'exécution de la loi du 27 juillet 1962 qui fixe l'intervention minimale des employeurs dans le prix des cartes-train de leurs employés.
- A.R. du 13 juillet 2007 modifiant l'A.R. du 28 juillet 1962 *« fixant le montant et les modalités de paiement de l'intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés* ». Cet arrêté royal assure une stabilité au mode d'intervention de l'Etat de manière à ce que le secteur privé envisage de porter son intervention patronale de 60 à 80 %, seuil qui déclenche l'effort de l'Etat à concurrence de 20 % et offre au travailleur la gratuité de son transport domicile – travail par le train.
- Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB, approuvé par le Conseil des Ministres du 6 juin 2008 (articles 20, 74 et annexe 13).

Note explicative

Le contrat de gestion 2008-2012 prévoit les montants suivants :

- pour le transport gratuit domicile-travail, 400k€ en 2008 et 25.900 k€ à partir de 2009 ;
- pour la gratuité de la part STIB dans les cartes train mixtes : 2.800 k€ à partir de 2008.

Il s'agit ici de montants maximums non indexés qui ne peuvent dès lors pas être dépassés.

Pour mémoire, la dotation visant à compenser les déplacements domicile-travail est identique à celle prévue par le contrat 2005, sans indexation. Il était important de maintenir les montants de base pour rassurer le secteur privé sur la continuité de l'action de l'Etat. Ce qui est nouveau, c'est que cette provision sera diminuée à concurrence d'un éventuel solde budgétaire à l'issue de l'exercice précédent.

Le solde 2008 positif de 7.822 k EUR est déduit de la dotation 2009.

Compte tenu des modalités de versements contractuelles, 50% de la dotation annuelle sont reportés chaque année à charge du budget de l'année suivante, depuis l'exercice 2009. La diminution de la dotation en fonction du solde de l'année précédente est opérée sur ce report.

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
Base annuelle	*28.700*	*-7.822*	*20.878*	*7.822*	*28.700*
Solde t-1		*0*		*6.528*	*6.528*
Report vers t+1 (6 mois)	*-14.350*	*7.822*	*-6.528*	*-7.822*	*-14.350*
CREDIT ENGAGEMENT	***14.350***	***0***	**14.350**	***6.528***	**20.878**
Solde t-1		*1.600*	*1.600*	*-1.600*	*0*
Report vers t+1		*0*		*0*	
CREDIT LIQUIDATION	***14.350***	***1.600***	**15.950**	***4.928***	**20.878**

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2009 se décompose comme suit :

- la diminution de la base contractuelle 2009, correspondant au solde positif fin 2008 est totalement imputée sur les 50 % du crédit reportés vers 2009. Le crédit d'engagement n'a en conséquence pas été modifié ;
- en liquidation uniquement : les 50 % du crédit payables l'année suivante ont été reportés pour la première fois en 2009 mais la hausse du crédit a été limitée à 1.600 k euros car la dotation 2008 a été réduite à 3.200 k euros compte tenu du solde disponible (NB : un crédit minimum avait été gardé en 2008 pour permettre à la SNCB de respecter son obligation de payer à la STIB la part de cette dernière).

La différence entre 2009 et 2010 s'explique comme suit :

- en engagement comme en liquidation, les crédits reviennent en vitesse de croisière, soit 50% de la dotation t et 50% de la dotation t-1. La diminution vient de la réduction du report de 2009, sur la base du solde positif de 2008.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report, y compris en engagement, et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 28.700 k EUR, soit le montant contractuel maximum.

AB 33 51 10 3100.09

Libellé : Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	7.316	- 70	7.246	**6.324**	6.324	6.324	6.324
Liquidation	7.316	- 60	7.256 (*)	**6.413**	6.324	6.324	6.324

(*) Liquidation réelle en 2009 limitée à 6.916 k euros (- 340 k euros EUR par rapport à l'estimation)

Base juridique

- Contrat de gestion 2008 de la SNCB : articles 23, 76 et 81.

Note explicative

L'article 76 du contrat de gestion de la SNCB prévoit les dotations suivantes visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures par trains à grande vitesse dont question à l'article 23 :

- 2008: 7.332 k€$_{2008}$;
- 2009: 7.009 k€$_{2008}$;
- 2010: 6.096 k€$_{2008}$;
- 2011: 6.096 k€$_{2008}$;
- 2012: 6.096 k€$_{2008}$.

Les modalités d'indexation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base (voir AB 51 10 3100.02).

La dotation se décompose comme suit, en EUR $_{2008}$:

		2007	**2008**	**2009**	**2010**
Dorsale wallonne	Tronçon Mons - Liège	1.516.855	3.181.397	3.153.083	3.124.204
	Compensation SNCF	1.128.179	1.128.179	1.128.179	1.128.179
	Total	**2.645.034**	**4.309.576**	**4.281.262**	**4.252.383**
Axe flamand	Tronçon Bruxelles - Ostende	**1.875.431**	**1.865.067**	**1.854.496**	**1.843.713**
Paris – Liège	Tronçon Bruxelles - Liège	**1.770.614**	**1.758.576**	**873.149**	**0**
Paris - Anvers	Tronçon Bruxelles - Anvers	**787.608**	**782.142**	**0**	**0**
Correction contrat (1)			**-1.383.361**		
Total		**7.078.687**	**7.332.000**	**7.008.907**	**6.096.096**

(1) la dotation contractuelle pour 2008 a été limitée au crédit disponible dans le cadre des discussions relatives aux contrats de gestion, malgré une estimation initiale supérieure de la SNCB.

Compte tenu de l'intégration prévue des liaisons Bruxelles – Anvers (1/2009) et Bruxelles – Liège (7/2009) dans l'exploitation des lignes internationales, la prévision contractuelle de dotation diminue à partir de 2009. En effet, seules les parties de desserte entre d'une part une origine ou une destination en Belgique et d'autre part une gare belge sont prises en compte. Dès 2010, la prévision de subvention reste stable.

La dotation est versée proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée à l'article 23 est assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la SNCB. La SNCB doit transmettre, pour le 15 avril de chaque année, à la DGTT, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les quatre années suivantes, qui intègre les dispositions de l'article 23.

La situation 2008 peut être résumée comme suit :

	Montant 12/2008 (en €)
1. Act 46 : Transporteur international conventionnel	
Recettes	2.601.988
Coûts	9.481.564
2. Act 43 : Distribution "Vente de titres de transport et autres ; Thalys"	
Recettes	560.019
Coûts	672.073
Solde	**-6.991.630**
Dotation prévue (art. CG SNCB)	**7.332.000**
Différence à régulariser	**340.370**

Les prévisions actualisées n'ont pas été transmises par la SNCB.

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (10 %) ne sont pas reportés en crédits d'engagements.

Anvers-Noorderkempen (pour mémoire)
Cette dotation est à charge d'une nouvelle AB 51 10 3100.13 à partir de 2009 (voir ci-dessous). Compte tenu du retard de la mise en service de cette desserte, aucun montant n'a été et ne sera versé à charge de cette AB.

Crédits
Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
Base annuelle	*7.316*	*-70*	7.246	*-890*	6.356
CREDIT ENGAGEMENT	***7.316***	***-70***	**7.246**	***-890***	**6.356**
Solde t-1		*395*	*395*	*-10*	*725*
Report vers t+1		*-725*	*-725*	*89*	*-636*
Non-utilisé		*340*	*340*		
CREDIT LIQUIDATION	***7.316***	***-60***	**7.256**	***-811***	**6.445**

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2009 se décomposait comme suit :
- l'indexation de la base contractuelle, inchangée, de 3,3781 %, au lieu des 4,3750 % estimés au budget initial, diminue cette base de -70 k euros ;
- en liquidation uniquement les 10 % du crédit payables l'année suivante ont été reportés pour la première fois à partir de 2009. La diminution de la base annuelle fait que le report de 2008 est supérieur au report vers 2010.

La différence entre 2009 et 2010 s'explique comme suit :
- le crédit diminue car la baisse de la base annuelle est nettement supérieure à l'effet de l'indexation ;
- en liquidation uniquement, la diminution de la base annuelle fait que le report de 2009 est supérieur au report vers 2011.

Suite à la réception des comptes définitifs 2008, le crédit de liquidation 2009 réellement utilisé sera limité à 6.916 k euros EUR (- 340 k euros EUR non-utilisés par rapport à l'estimation).

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 10% et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 6.356 k EUR.

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

AB 33 51 10 3100.12

Libellé : Contribution pour les avantages accordés aux bénéficiaires du statut OMNIO, à liquider par virement dans les écritures au bénéfice de la SNCB**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	2.300	-	2.300	**2.300**	2.300	2.300	2.300
Liquidation	2.300	-	2.300	**2.300**	2.300	2.300	2.300

Base juridique
Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB : article 78 (OMNIO).

Note explicative

Le contrat de gestion 2008-2012, prévoit une dotation à titre de compensation des pertes de recettes pour les voyageurs à statut OMNIO. L'article 78 du contrat de gestion prévoit : « *Complémentairement à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit 2.300 k€ à partir de 2008. Il s'agit ici d'un montant non indexé. Ce montant est une provision. Le solde positif ou négatif est compensé par l'Etat l'année suivante. En vue du décompte précis de la dotation visant à compenser les pertes de recettes, la SNCB rédige pour le 30 avril de chaque année un rapport adressé au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT en indiquant l'utilisation et l'évolution du nombre de voyageurs avec statut OMNIO. L'Etat verse à la SNCB l'équivalent de la perte de recettes estimée provenant des facilités de circulation pour les utilisateurs OMNIO au 30 juin. Le solde avec le décompte final est payable ou remboursable deux mois après réception du décompte.* ».

La SNCB n'a pas pu justifier de coûts pour 2008. En conséquence, le montant à verser en 2009 est nul et le crédit 2009 ne sera pas utilisé. Le crédit versé en 2008 de 2.300 k euros EUR reconstitue la provision pour 2009.

AB 33 51 10 3100.13

Libellé : Dotation pour la liaison Anvers-Noorderkempen, à liquider par virement dans les écritures au bénéfice de la SNCB.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	2.052	- 866	1.186	**2.039**	2.039	2.039	2.039
Liquidation	2.052	- 985	1.067	**1.953**	2.039	2.039	2.039

Base juridique

Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : article 77 (Anvers-Noorderkempen), article 81 (indexation), article 82 (modalités de versement).

Note explicative

Cette dotation était auparavant inscrite à charge de l'AB 51 10 3100.09 (TGV intérieur) mais compte tenu du retard de la mise en service de la desserte, aucun montant n'a été versé à charge de cette dernière AB.

L'article 77 du contrat de gestion de la SNCB prévoit que, en fonction de la mise en service effective de la relation Anvers - Noorderkempen, la SNCB reçoit, sur base annuelle, une dotation supplémentaire d'un montant de 1.966 $k€_{2008}$ afin de couvrir le déficit d'exploitation. La première année, ce montant sera adapté en fonction de la date réelle de la mise en service. Les modalités d'indexation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base.

La mise en service est prévue en juin 2009, ce qui a entraîné une diminution de la dotation 2009 de - 846 k EUR (soit 5 mois). Un report éventuel de cette mise en service entraînerait une nouvelle diminution de la dotation.

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (10 %) ne sont pas reportés en crédits d'engagements.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(k EUR)	***2009***	***2009***	**2009**	***2010-2009***	**2010**

(n° article + description)	*Initial*	*Ajustement*	Ajusté	*Différence*	Initial
Base annuelle	*2052*	*-866*	*1.186*	*864*	*2.050*
CREDIT ENGAGEMENT	***2.052***	***-866***	**1.186**	***864***	**2.050**
Solde t-1		*0*		*119*	*119*
Report vers t+1		*-119*	*-119*	*-86*	*-205*
CREDIT LIQUIDATION	***2.052***	***-985***	**1.067**	***897***	**1.964**

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2009 se décompose comme suit :

- la base annuelle est diminuée de 5 douzièmes compte tenu d'une mise en service prévue en juin 2009 ;
- en liquidation uniquement, les 10 % du crédit payables l'année suivante ont été reportés pour la première fois à partir de 2009. La diminution de la base annuelle limite également le montant reporté en 2010.

La différence entre 2009 et 2010 s'explique comme suit :

- le crédit revient en vitesse de croisière, soit d'une part 100% de l'année t en engagement et d'autre part 90% de l'année t et 10% de l'année t-1 en liquidation.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 10% et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont maintenus à 2.050 k EUR en engagement comme en liquidation.

AB 33 51 10 3100.22

Libellé : Intervention pour l'action GoPass à destination des plus de 16 ans, au profit de la SNCB.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	3.984	-	3.984	**3.891**	3.796	3.780	3.780
Liquidation	3.984	-	3.984	**3.891**	3.796	3.780	3.780

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- Pour mémoire, deuxième avenant (AR du 10 mai 2007) au contrat de gestion 2005-2007 entre l'Etat et la SNCB (AR du 5 juillet 2005) y insérant un article 56bis.
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB - articles 22 et 79.

Note explicative

Un crédit de 2.000 k EUR en 2007 et de 4.064 k EUR en 2008 a été inscrit à charge de l'AB 51 10 3100.02 (Contribution destinée à couvrir la tâche de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire – SNCB). Les modalités de compensation n'étaient pas encore définitivement connues à l'époque et l'action GoPass avait été associée aux autres réductions tarifaires.

Le contrat de gestion 2007-2012 prévoit, en son article 79, la dotation suivante pour cette action de promotion: « *Pour la distribution d'un Go Pass gratuit aux jeunes à l'occasion de leur 16ème anniversaire, il est prévu une dotation de 4.064 k€ en 2008, 3.969 k€ en 2009, 3.875 k€ en 2010, 3.780 k € en 2011 et 3.780 k€ en 2012. Le décompte est effectué au moyen d'une facturation trimestrielle de la SNCB à la DGTT reprenant le nombre de Go Pass effectivement distribués. La compensation de l'Etat couvre le coût réel des Go Pass valorisés au tarif en vigueur au moment de la distribution. Les montants susmentionnés sont des provisions. L'Etat compense le solde positif ou négatif l'année suivante, par une adaptation de la dotation.* »

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
B 79 - GO-Pass	*3.969*	*0*	*3.969*	*-94*	*3.875*
Solde t-1	*677*	*0*	*677*	*-15*	*662*
Report vers t+1 (2 mois)	*-662*	*0*	*-662*	*16*	*-646*
CREDIT ENGAGEMENT	***3.984***	***0***	**3.984**	***-93***	**3.891**
Solde t-1		*0*		*0*	*0*
Report vers t+1		*0*		*0*	
CREDIT LIQUIDATION	***3.984***	***0***	**3.984**	***-93***	**3.891**

La variation entre 2009 et 2010 s'explique uniquement par l'évolution contractuelle de l'estimation de la base annuelle.

Ce montant ne bénéficie pas d'une indexation légale mais est influencé par l'indice des prix.

AB 33 51 10 3100.51

Libellé : Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, à liquider par virement dans les écritures au profit d'Infrabel.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	219.539	- 17.929	201.610	**110.658**	111.224	111.224	111.224
Liquidation	219.539	- 17.929	201.610	**110.658**	111.224	111.224	111.224

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel: article 74 (dotation), article 76 (indexation), article 77 (paiement).
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6.000 k euros 2009 pour 2009 et de 10.000 k euros 2009 en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10.000 k EUR 2009 à partir de 2010).
- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de - 69.600 k euros en 2009 et - 84.000 k euros à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB).
- 1er avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.

Note explicative

La dotation au bénéfice d'Infrabel, anciennement à charge de l'AB 51 10 3100.03, a été transférée en 2009 à charge de la présente nouvelle AB 51 10 3100.51.

Pour mémoire, la fiche budgétaire de l'AB 51 10 3100.02 contient un historique de la dotation d'exploitation contractuelle des 3 entreprises publiques.

La dotation de base contractuelle pour l'exploitation de l'infrastructure par Infrabel était initialement de 430.817 k€$_{2008}$ en 2008 et de 430.747 k€$_{2008}$ à partir de 2009.

Pour rappel, depuis 2009, un montant de 70 k EUR 2008 est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 k EUR 2008, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

La décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 prévoit que cette dotation de base est diminuée de 317.472 k EUR 2008 (soit 300.000 k EUR 2005 moins 3.300 k EUR 2008 compensé sur la dotation d'exploitation de la SNCB), pour compenser la reprise par l'Etat des charges du Fonds d'Investissements ferroviaire (FIF). Pour rappel, la création du FIF en 2005 avait imposé à Infrabel une charge supplémentaire de 300.000 k EUR constants par an jusqu'en 2008. Cette charge a été compensée par une augmentation équivalente de la redevance d'utilisation de l'infrastructure à charge de la SNCB. La dotation de cette dernière a en conséquence été augmentée de 300.000 k EUR 2005, indexés car la redevance l'est aussi. Cette opération n'était pas totalement neutre pour l'Etat à partir de 2006 car Infrabel recevait des redevances indexées alors que ses charges restaient fixes.

La compensation de la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, entraîne une diminution de la dotation d'Infrabel de 16.300 k EUR 2009 en 2009 et de 19.672 k EUR 2009 à partir de 2010, en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009. Ces montants sont provisoires et le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. Cette mesure est décrite plus largement à l'AB 51.10.31.00.02.

Depuis 2009 également, la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10.000 k EUR 2009 à partir de 2010. Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation n'est pas appliqué à ces montants.

Le contrat prévoit également que, en fonction des résultats de ponctualité de l'année t, la dotation d'exploitation sera adaptée au cours de l'année t+1. La partie variable de la dotation est comprise entre -3.500 k€$_{2008}$ en +3.500 k€$_{2008}$. Cette variabilisation ne produit d'effet qu'à partir de la dotation 2009. L'impact de cette disposition sur la base annuelle 2009 est de -1.239 k EUR 2008, soit -1.281 k EUR 2009. Compte tenu du mécanisme de report de 4 mensualités vers 2010, l'impact sur le budget 2009 a été limité à -854 k EUR.

Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 3100.02. Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
I 74 -Infrastructure (transfert de 51.10.3103)	*121.675*	*-2.443*	*119.232*	*2.317*	*121.549*
Solde t-1	*138.422*	*0*	*138.422*	*-98.678*	*39.744*
Report vers t+1	*-40.558*	*814*	*-39.744*	*-772*	*-40.516*
Conclave 23-10-2008 (compensation Invest 2009)	*0*	*0*	*0*	*10.086*	*10.086*
Conclave 06/03/09 (Exonération précompte)		*-16.300*	*-16.300*	*-3.541*	*-19.841*
CREDIT ENGAGEMENT	***219.539***	***-17.929***	**201.610**	***-90.588***	**111.022**
Solde t-1		*0*		*0*	*0*
Report vers t+1		*0*		*0*	

CREDIT LIQUIDATION	***219.539***	***-17.929***	**201.610**	***-90.588***	**111.022**

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2009 se décompose comme suit :

- l'indexation de la base contractuelle, inchangée, de 3,3781 %, au lieu des 4,3750 % estimés au budget initial, diminue cette base de -2.443 k euros, mais l'impact sur le crédit est limité à -1.629 k euros car 4 douzièmes de la dotation sont reportés à l'année suivante, soit 814 k euros (NB : la réorganisation du FIF était déjà prise en compte dans le budget initial 2009) ;
- exonération du précompte professionnel : -16.300 k euros (10 mois sans mécanisme de report).

La différence entre 2009 et 2010 s'explique comme suit :

- l'indexation de la base annuelle, inchangée, a un impact en base annuelle de +2.317 k euros. Compte tenu du mécanisme de report de 4 mois (-772 k euros), l'impact total est limité à 1.545 k euros ;
- la diminution très importante de la dotation 2009 suite à la réorganisation du FIF diminue de façon proportionnelle le solde de 4 mois à payer en 2010, alors que le solde 2008, sans diminution, était encore à charge du budget 2009 ;
- la compensation pour la diminution de la dotation d'investissements en 2009, 10.000 k euros 2009, commence en 2009 et est indexée. Le mécanisme de report de 4 mois n'est pas appliqué ;.
- l'estimation provisoire de la compensation pour l'exonération du précompte professionnel passe de 16.300 k euros 2009 à 19.672 k euros 2009 et est indexée Le mécanisme de report de 4 mois n'est pas appliqué.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 4 mensualités, y compris en engagement, et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 111.794 k EUR.

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

AB 33 51 10 3100.52

Libellé : Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire du RER, à liquider par virement dans les écritures au profit d'Infrabel.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	895	- 8	887	**1.333**	1.335	1.335	1.335
Liquidation	895	- 8	887	**1.333**	1.335	1.335	1.335

Base juridique

- Décision du Conseil des Ministres des 20/21 mars 2004 relative au Réseau Express Régional de Bruxelles : phasage de la mise en service et financement du déficit d'exploitation.
- Décision du Conseil des Ministres du 21/12/2006 relative à l'achat et au financement de matériel roulant pour le RER.
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel : article 75 (dotation), article 76 (indexation), article 77 (paiement).

Note explicative

Pour rappel, il a été proposé, à partir de 2009, de ne conserver à charge de l'AB 51 10 3100.05 que la dotation au bénéfice de la SNCB. La dotation au bénéfice d'Infrabel a en conséquence été transférée à charge de la présente nouvelle AB 51 10 3100.52.

Le calcul tient compte, notamment, des redevances provenant d'un nombre plus élevé de trains-km, des dépenses relatives aux frais de personnel et d'entretien des installations. Il est établi sur la base de 57 km de voies supplémentaires à entretenir. La hausse progressive des redevances d'utilisation de l'infrastructure perçues de la SNCB, alors que les coûts d'entretien sont fixes, a permis une diminution des coûts de 2007 à 2009.

L'article 75 du contrat de gestion d'Infrabel prévoit pour les années 2008 à 2010 les montants suivants:

2008: 2.291 k€$_{2008}$
2009: 1.287 k€$_{2008}$
2010: 1.287 k€$_{2008.}$

Pour les années postérieures à 2010, les montants de cette dotation seront fixés par voie d'avenant au présent contrat, sur la base d'un calcul analogue à celui qui sous-tend les montants établis pour la période de 2007 à 2010. De 2011 à 2013, ces montants sont estimés à 1.287 k€$_{2008}$ par an.

Infrabel fournit chaque année à la DGTT une actualisation des coûts et profits relatifs à la nouvelle offre. Cette actualisation reprend au moins les détails qui ont été communiqués lors de l'évaluation des montants mentionnés ci-dessus. Sur la base de ce rapport, les montants ci-dessus peuvent être adaptés de commun accord.

Ce document n'est pas disponible au moment de la rédaction. Aucun rapport spécifique n'est prévu.

L'indexation est détaillée dans la fiche de l'AB 51 10 3100.02. Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services). Le mécanisme de report de 4 mensualités à l'année suivante est appliqué à partir de 2009.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits sont estimés comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
I 75 - Exploitation RER Infrabel - Dotation de base	*1.343*	*-13*	*1.330*	*12*	*1.342*
Solde t-1		*0*	*0*	*443*	*443*
Report vers t+1 (4 mois)	*-448*	*5*	*-443*	*-4*	*-447*
CREDIT ENGAGEMENT = LIQUIDATION	***895***	***-8***	**887**	***451***	**1.338**

L'ajustement 2009 correspond à la correction de l'indexation provisoire du budget initial. Pour mémoire le report de 4 mois vers l'année t+1 a été appliqué pour la première fois au crédit 2009 qui ne supporte en conséquence que 8 mensualités.

La différence entre 2009 et 2010 s'explique comme suit :

- l'indexation de la base annuelle a un impact total de + 8 k euros, compte tenu du mécanisme de report de 4 mois ;
- le crédit revient en vitesse de croisière, soit 8 mois de l'année t et 4 mois de l'année t-1.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 4 mensualités, y compris en engagement, et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 1.342 k EUR.

AB 33 51 10 3100.53

Libellé : Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Diabolo, à liquider par virement dans les écritures au profit d'Infrabel**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	9.000	-	9.000	**9.143**	9.143	9.143	9.143
Liquidation	9.000	-	9.000	**9.143**	9.143	9.143	9.143

Ce crédit est compensé sur l'AB 51 11 5100.51. Voir l'AB 51 11 5100.01 ci-dessous pour une synthèse des dotations d'investissements.

AB 33 51 10 3100.54

Libellé : Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Liefkenshoek Rail Link, à liquider par virement dans les écritures au profit d'Infrabel**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	-	-	-	**-**	-	-	50.610
Liquidation	-	-	-	**-**	-	-	50.610

Ce crédit est compensé sur l'AB 51 11 5100.51. Voir l'AB 51 11 5100.01 ci-dessous pour une synthèse des dotations d'investissements.

AB 33 51 10 3100.95

Libellé : Contribution au financement du nouveau matériel roulant RER, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB Holding.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	10.000	-	10.000	**15.000**	30.035	30.035	30.035
Liquidation	10.000	-	10.000	**15.000**	30.035	30.035	30.035

Base juridique

- Article 85 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.
- Décision du Conseil des Ministres du 04 juillet 2008 concernant l'acquisition et le financement du matériel roulant pour le RER.
- Contrat relatif au financement du matériel roulant RER entre l'Etat Belge et la SNCB Holding, approuvé par la décision du Conseil des Ministres du 04/07/2008 précitée.

En application du contrat précité, les montants à verser à la SNCB se présentent comme suit :

2009	10.000 k EUR
2010	15.000 k EUR
2011-2013	30.035 k EUR

Ces montants ne sont pas indexables.

AB 33 51 10 3100.96

Libellé : Contribution de base, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB Holding**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013

Engagement	172.290	- 3.128	169.162	**172.120**	172.323	172.323	172.323
Liquidation	172.290	- 3.128	169.162	**172.120**	172.323	172.323	172.323

Base juridique

- Article 78 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding.
- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de - 69.600 k euros en 2009 et - 84.000 k euros à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB).
- 1er avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.

Note explicative

Le libellé s'aligne sur le contrat de gestion 2008-2012 qui retient le concept de "dotation de base" pour l'ensemble d'activités de service public confiées par la loi à la SNCB Holding. Il faut signaler, toutefois, qu'une dotation pour le coût des activités de sécurité est calculée afin d'assurer une meilleure transparence des coûts de chaque mission.

Dotation contractuelle de base

La fiche budgétaire de l'AB 51 10 3100.02 contient un historique de la dotation d'exploitation contractuelle des 3 entreprises publiques.

Depuis 2009, un montant de 70 k EUR 2008 est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 k EUR 2008, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

La compensation de la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, entraîne une diminution de la dotation de la SNCB Holding de 2.000 k EUR en 2009 et de 2.414 k EUR à partir de 2010, en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009. Ces montants sont provisoires et le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. Cette mesure est décrite plus largement à l'AB 51.10.31.00.02.

L'article 79 du contrat de gestion 2008-2012 prévoit : « *Sur la base des comptes définitifs de l'exercice 2007, le coût réel total des missions de sécurité en 2007 sera établi. Le montant de la dotation spécifique précitée est, à partir de 2009, adapté en conséquence, par réaffectation partielle de la dotation de base».*

Les comptes 2008 ne sont pas disponibles mais cette réaffectation, neutre budgétairement, peut être réalisée ultérieurement lors de l'ajustement ou par redistribution d'allocation de base, avec l'AB 51.10.31.00.96. Aucun rapport spécifique n'est prévu. L'information a été fournie par le service Finances de la SNCB Holding mais la mise en œuvre est assez difficile compte tenu du déficit.

Indexation

Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 3100.02.

Mécanisme de report au budget de l'année suivante

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu pour la dotation de base.

Tenant compte des paramètres qui précédent , les crédits se calculent provisoirement comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
H 78 - Infrastructure	*177.242*	*-1.693*	*175.549*	*1.511*	*177.060*
Solde t-1	*54.129*	*0*	*54.129*	*4.387*	*58.516*
Report vers t+1	*-59.081*	*565*	*-58.516*	*-504*	*-59.020*
Conclave 06/03/09 (Exonération précompte)		*-2.000*	*-2.000*	*-435*	*-2.435*
CREDIT ENGAGEMENT	***172.290***	***-3.128***	**169.162**	***4.959***	**174.121**
Solde t-1		*0*		*0*	*0*
Report vers t+1		*0*		*0*	
CREDIT LIQUIDATION	***172.290***	***-3.128***	**169.162**	***4.959***	**174.121**

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2009 se décompose comme suit :

- l'indexation de la base contractuelle, inchangée, de 3,3781 %, au lieu des 4,3750 % estimés au budget initial, diminue cette base de -1.693 k euros, mais l'impact sur le crédit est limité à -1.128 k euros car 4 douzièmes de la dotation sont reportés à l'année suivante, soit 565 k euros (NB : la réorganisation du FIF était déjà prise en compte dans le budget initial 2009) ;
- exonération du précompte professionnel : -2.000 k euros (10 mois sans mécanisme de report).

La différence entre 2009 et 2010 s'explique comme suit :

- l'indexation de la base annuelle, inchangée, a un impact en base annuelle de +1.511 k euros. Compte tenu du mécanisme de report de 4 mois (-504 k euros), l'impact total est limité à 1.007 k euros ;
- l'estimation provisoire de la compensation pour l'exonération du précompte professionnel passe de 2.000 k euros 2009 à 2.414 k euros 2009 et est indexée. Le mécanisme de report de 4 mois n'est pas appliqué.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 4 mensualités, y compris en engagement, et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 174.625 k EUR.

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

AB 33 51 10 3100.97

Libellé : Contribution destinée à la couverture de charges de personnel roulant en formation, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB Holding.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	12.683	- 82	12.601	**12.770**	12.784	12.784	12.784
Liquidation	12.683	- 82	12.601	**12.770**	12.784	12.784	12.784

Base juridique

- L'article 80 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.

Note explicative

L'article 80 du contrat de gestion 2008-2012 avec la SNCB Holding stipule : "Dans le cadre de la gestion du personnel du Groupe SNCB, conformément, notamment, aux exigences reprises sous le titre XIII, et plus spécifiquement pour le personnel roulant, la SNCB Holding bénéficie d'une dotation de 12.324 k€$_{2008}$. Cette dotation est affectée en totalité à la couverture de charges de personnel roulant en formation affecté à l'exercice des missions de service public."

Les paramètres d'indexation provisoires sont détaillés dans la fiche 51.10.31.00.02.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Tenant compte des paramètres qui précédent , les crédits se calculent provisoirement comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
H 80 - Dotation de base	*12.863*	*-123*	*12.740*	*110*	*12.850*
Solde t-1	*4.108*	*0*	*4.108*	*139*	*4.247*
Report vers t+1	*-4.288*	*41*	*-4.247*	*-36*	*-4.283*
CREDIT ENGAGEMENT	***12.683***	***-82***	**12.601**	***213***	**12.814**
Solde t-1		*0*		*0*	*0*
Report vers t+1		*0*		*0*	
CREDIT LIQUIDATION	***12.683***	***-82***	**12.601**	***213***	**12.814**

L'ajustement 2009 et l'évolution 2010 résultent uniquement de l'indexation.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 4 mensualités, y compris en engagement, et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 12.850 k EUR.

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

AB 33 51 10 3100.98

Libellé : Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB Holding.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	16.825	- 130	16.695	**20.094**	20.117	20.117	20.117
Liquidation	16.825	- 130	16.695	**20.094**	20.117	20.117	20.117

Base juridique
Articles 6, 15-26 et 79 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.

Note explicative
Contribution inscrite en 2008 dans les articles 6 et 15 à 21 du contrat de gestion 2008-2012 SNCB Holding.

L'article 79 du contrat de gestion 2008-2012 SNCB Holding stipule : "Pour renforcer l'exercice de cette mission, la SNCB Holding a reçu en 2007 une dotation annuelle spécifique de 9.400 k€2007 (9.587 k€2008) compensant les coûts du personnel qu'elle a dû spécialement engager et former. Sur la base des comptes définitifs de l'exercice 2007, le coût réel total des missions de sécurité en 2007 sera établi. Le montant de la dotation spécifique précitée est, à partir de 2009, adapté en conséquence, par réaffectation partielle de la dotation de base. A cette dotation est ajouté à partir de 2008, un montant de 10.000 k€2008.
Ce montant est associé entre autres au plan d'action Terrorisme faisant partie intégrante du plan stratégique visé aux articles 22 et 23."

Cette réaffectation, neutre budgétairement, peut être réalisée ultérieurement lors de l'ajustement ou par redistribution d'allocation de base, avec l'AB 51.10.31.00.96 (voir cette dernière AB pour plus de détails).

Les paramètres d'indexation provisoires sont détaillés dans la fiche 51 10 3100.02.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Le report de 4 mensualités n'a pas été appliqué au supplément de 10 Mio EUR attribué en 2008, ce qui a augmenté le crédit 2008 mais a eu un effet positif exceptionnel sur 2009.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
H 79 - Sécurité Holding	*20.444*	*-195*	*20.249*	*174*	*20.423*
Solde t-1	*3.196*	*0*	*3.196*	*3.554*	*6.750*
Report vers t+1	*-6.815*	*65*	*-6.750*	*-58*	*-6.808*
CREDIT ENGAGEMENT	***16.825***	***-130***	**16.695**	***3.670***	**20.365**
Solde t-1		*0*		*0*	*0*
Report vers t+1		*0*		*0*	
CREDIT LIQUIDATION	***16.825***	***-130***	**16.695**	***3.670***	**20.365**

Le report de 4 mensualités n'a pas été appliqué au supplément de 10 Mio EUR attribué en 2008, ce qui a augmenté le crédit 2008 mais a eu un effet positif exceptionnel sur 2009. Pour le reste, l'ajustement 2009 et l'évolution 2010 résultent de l'indexation.

Dans l'hypothèse d'un maintien du système actuel de report de 4 mensualités, y compris en engagement, et d'une continuité des contrats en 2013, les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 12.850 k EUR.

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

AB 33 51 10 3100.99

Libellé : Contribution au financement des travaux TGV, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB Holding.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	16.571	-	16.571	**16.571**	16.571	16.571	16.571
Liquidation	16.571	-	16.571	**16.571**	16.571	16.571	16.571

Base juridique

- Article 2 des statuts coordonnés de la SNCB Holding suite aux modifications approuvées par l'Assemblée générale extraordinaire du 31 décembre 2004.
- Décision du Conseil des Ministres du 27 mai 2005- Point 2.
- Convention du 9 octobre 2006 relative au financement du projet TGV entre l'Etat et la SNCB Holding.
- Article 86 du contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et le Holding SNCB.

Note explicative

Il s'agit d'une convention signée le 9 octobre 2006 entre la SNCB Holding et l'Etat visant à procéder au financement du déficit TGV et qui a été négociée dans les limites du plafond de 282,5 Mio € arrêté par le Conseil des Ministres du 27 mai 2005 à rembourser par l'Etat en une dotation couvrant le nominal et les intérêts sur une période de 30 ans.

La Convention a prévu ce qui suit :
- une augmentation de capital de la SNCB Holding auprès d'Infrabel à concurrence de 205,4 millions € et ce, au plus tard le 30 juin 2007;
- le financement des travaux restant à charge de la SNCB Holding, soit 69,2 millions €, soit au total, un montant nominal de 274,6 m €.

Pour des raisons de comptabilisation suivant les normes européennes, la dotation ne suit pas un emprunt particulier qui serait souscrit par la SNCB Holding, mais suit des modalités convenues entre l'Etat et cette dernière.

Le contrat de gestion 2008-2012 mentionne ce qui suit : «*Dans le cadre du financement du solde de financement de la réalisation du TGV à concurrence de 274.615 k€ courants (205.418 k€ pour Infrabel et 69.197 k€ pour la SNCB Holding), l'État garantit le paiement des charges d'intérêts et de remboursement conformément au contrat entre l'État et la SNCB Holding, signé le 9 octobre 2006*».

Le budget 2009 a tenu compte de l'annuité de 16.571 milliers € arrivée à son palier stable jusque 2036. Ceci est conforme aux termes de la Convention d'octobre 2006. Cette annuité est reprise dans le contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et le Holding SNCB (article 86).

Pour rappel, la dotation 2008 reprenait sous la même allocation de base le montant alloué pour le financement du matériel roulant RER et le financement du déficit TGV. Dorénavant, le premier financement fait l'objet d'une dotation spécifique (cfr AB 51.10.31.95).

Les crédits sont fixés à **16.571** k EUR de 2010 à 2013.

Cette dotation est exprimée en euros courants.

AB 33 51 10 3300.01

Libellé : Contribution au Comité Consultatif des Usagers **(POUR MEMOIRE).**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	-	-	-	-	-	-	-
Liquidation	-	-	-	-	-	-	-

Ce crédit permettait d'accorder un subside au Comité consultatif des Usagers des chemins de fer afin de couvrir certaines dépenses de fonctionnement (12,5 k euros) et la mise à disposition, à temps partiel, d'un agent du niveau d'attaché (41,5 k euros). Il a été transféré dans le programme de subsistance 51.0.

AB 33 51 10 3500.01 (PM)

Libellé : Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer, à Berne **(POUR MEMOIRE).**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	36	-	36	-	-	-	-
Liquidation	36	-	36	-	-	-	-

Ce crédit a été transféré **vers l’activité 51.2.**

Activité 33.51.11. Investissements ferroviaires.

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques : articles 3 à 6 (contrats de gestion), article 156 (missions de service public de la SNCB Holding), article 199 (missions d'Infrabel), article 218 (missions de la SNCB).
- Décision du Conseil des Ministres du 16 février 1996 approuvant les modalités d'interventions financières de l'Etat vis-à-vis de la SNCB.
- Décision du Conseil des Ministres du 17 octobre 2000 qui accorde une majoration du montant contractuel à partir de 2001.
- Décision du Conseil des Ministres du 30 mars 2001 relative au Plan décennal d'investissements 2001-2012.
- Loi du 22 mars 2002 portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.
- Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2006, à l'occasion du contrôle budgétaire 2006, qui reporte à 2007 le versement de 30 Mio EUR de la dotation d'investissement prévue en 2006 (pour mémoire).
- Article 288 de la loi-programme du 27 décembre 2006, créant le «Fonds des Investissements ferroviaires ».
- Arrêté royal du 28 décembre 2006 relatif au versement sur le compte du « Fonds des Investissements ferroviaires » des moyens d'investissement non utilisés par le Groupe SNCB.
- Arrêté royal du 14 décembre 2007 tel que modifié par l'arrêté royal du 19 décembre 2007 relatif au versement sur le compte du "Fonds des Investissements ferroviaires" des moyens d'investissement non utilisés par le groupe SNCB.
- Pour mémoire : contrats de gestion 2005-2007 entre l'État et les entreprises publiques ferroviaires
- Plan d'investissement 2008-2012 du Groupe SNCB approuvé par le Conseil des Ministres du 06/06/2008.
- Les chapitres VIII « Investissements » et IX « Relations financières» des contrats de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB (art 63 à 71, 78 et 79), Infrabel (art 60 à 72) et la SNCB Holding (art 69 à 77).
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6.000 k euros 2009 pour 2009 et de 10.000 k euros 2009 en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10.000 k EUR 2009 à partir de 2010).
- 1er avenant aux 3 contrats de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.

AB 33 51 11 5100.01

Libellé : Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB en vue du financement des investissements, à liquider par virement dans les écritures**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	241.022	-	241.022	**375.072**	546.790	461.616	461.616
Liquidation	241.022	20.141	261.163	**372.195**	543.297	463.390	461.616

Note explicative

Montants de base exprimés en EUR 2008

Les contrats de gestion prévoient une dotation d'investissements dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public est le suivant, en k EUR 2008 :

			2008 EUR 2008	2009 EUR 2008	2010 EUR 2008	2011 EUR 2008	2012 EUR 2008
a) Investissements ordinaires			**1.181.328**	**848.937**	**1.189.916**	**1.214.316**	**1.252.245**
SNCB		Total investissements ordinaires	**293.360**	**228.696**	**346.388**	**499.605**	**421.781**
	B.65	*Base*	*293.360*	*367.229*	*346.388*	*499.605*	*421.781*
	B.65	*Economie investissements 2009*		*-138.533*			
INFRABEL		Total investissements ordinaires	**703.418**	**480.841**	**740.597**	**649.677**	**750.609**
	I.62	*Base*	*719.518*	*715.434*	*785.418*	*694.498*	*795.430*
	I.63	*Déduction projets prioritaires et financements alternatifs*	*-16.100*	*-44.821*	*-44.821*	*-44.821*	*-44.821*
	I.62	*Economie investissements 2009*		*-189.772*			
SNCB-Holding		Total investissements ordinaires	**184.550**	**139.400**	**102.931**	**65.034**	**79.855**
	H.69	*Base*	*190.578*	*163.512*	*157.183*	*129.352*	*149.246*
	H.73	*Déduction projets prioritaires et financements alternatifs*	*-6.028*	*-24.112*	*-54.252*	*-64.318*	*-69.391*
b) Projets prioritaires et financements alternatifs			**22.128**	**68.933**	**99.073**	**109.139**	**114.212**
INFRABEL		Total	**16.100**	**44.821**	**44.821**	**44.821**	**44.821**
	I.78	*PPP Diabolo*		*8.653*	*8.653*	*8.653*	*8.653*
	I.65	*Modernisation Axe 3 (délocalisé)*	*16.100*	*36.168*	*36.168*	*36.168*	*36.168*
	I.79	*PPP indemnités liaison ferroviaire Liefkenshoek*				*0*	*0*
SNCB-Holding		Total	**6.028**	**24.112**	**54.252**	**64.318**	**69.391**
	H.73	*Modernisation Axe 3 (délocalisé)*	*1.411*	*5.647*	*12.708*	*19.768*	*26.831*
	H.73	*Zeebrugge*	*3.608*	*14.396*	*32.395*	*30.319*	*23.252*
	H.73	*Port de Bruxelles*	*22*	*118*	*260*	*404*	*539*
	H.73	*Parking Louvain-la-Neuve*	*293*	*1.172*	*2.636*	*4.101*	*5.567*
	H.73	*Gosselies*	*694*	*2.779*	*6.253*	*9.726*	*13.202*
c) Investissements TGV SNCB			**4.716**	**0**	**0**	**0**	**0**
SNCB	B.65	TGV	4.716				
			1.208.172	***917.870***	***1.288.989***	***1.323.455***	***1.366.457***
SNCB			***298.076***	***228.696***	***346.388***	***499.605***	***421.781***
INFRABEL			***719.518***	***525.662***	***785.418***	***694.498***	***795.430***
SNCB-Holding			***190.578***	***163.512***	***157.183***	***129.352***	***149.246***
d) Fonds RER			**210.709**	**210.709**	**210.709**	**210.709**	**210.709**
SNCB-Holding	H.66		210.709	210.709	210.709	210.709	210.709
Total			**1.418.881**	**1.128.579**	**1.499.698**	**1.534.164**	**1.577.166**

Le montant affecté à la SNCB en 2008 comprend une compensation supplémentaire de 4.352 k€ pour les coûts d'installation des équipements de bord ERTMS en 2008, et 364 k€ à la suite de l'octroi, en 2008, de l'indexation de la compensation des coûts en 2007.

Les montants réservés pour les PPP Liefkenshoek Rail Link et Diabolo sont déduits de la dotation d'investissements d'Infrabel et versés à charge d'AB spécifiques (AB 51 10 3100.53 et 51 10 3100.54). L'impact budgétaire global est neutre. Les autres montants réservés concernent la SNCB Holding et ne modifient pas le montant de sa dotation globale d'investissement.

Depuis 2009, la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu :

- une diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146.000 k euros pour 2009 (AB 51.11.5100.01) compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6.000 k euros 2009 pour 2009 et de 10.000 k euros 2009 en 2010 ;
- une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200.000 k euros pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10.000 k EUR 2009 à partir de 2010.

Indexation

Les montants des dotations annuelles au financement des investissements sont exprimés en $€_{2008}$. Ils sont associés à une valeur d'indice de 6.037,833 pour les matériaux et de 25,600 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2006.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce, à concurrence respectivement de 40 % et de 60 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2007 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2009).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service Agréation des entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie. Ils servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures. Une confirmation officielle est toujours attendue.

Le coefficient d'indexation de la dotation d'investissements pour 2010 s'établit en conséquence à :

$$((\text{moy } I_{t-2} / \text{moy } I_{2006} * 0{,}4) + (\text{moy } S_{t-2} / \text{moy } S_{2006} * 0{,}6)) =$$
$$((7.026{,}167 / 6.037{,}833 * 0{,}4) + (26{,}836 / 25{,}600 * 0{,}6)) =$$
$$1{,}094445$$

La variation de 2009 à 2010 est de 3,847 % (contre 5,873 % en 2006, 3,974 % en 2007, 9,520 % en 2008 et 5,390 % en 2009). Cette hausse est provoquée par une augmentation de 4,89 % de l'indice I relatif au coût des matériaux et de 3,09% de l'indice S relatif aux salaires horaires (moyenne 2008 par rapport à moyenne 2006). Cet indice, de par sa construction, subit encore l'impact de la très forte hausse de la première partie de 2008. L'indice I est en forte baisse depuis juillet 2008 et l'indice S est stabilisé mais l'impact positif ne se fera sentir que pour l'indexation de 2011.

Conformément à l'article 71 de son contrat, la SNCB Holding doit présenter pour le 15 mai 2009 un rapport justifiant la hausse de l'indexation de la dotation, puisqu'elle dépasse 3% par an. **Ce rapport a été présenté et n'est pas contesté.**

La dotation relative au PPP Diabolo est indexée sur la base de la moyenne de l'indice santé sur douze mois courant à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1. L'indice est provisoirement estimé à

$$111{,}3317 / 109{,}5917 = 1{,}015877.$$

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (25 % de la mensualité de décembre, soit 1 48ème de la dotation annuelle) ne sont pas reportés en crédits d'engagements.

Tenant compte des paramètres qui précédent, les besoins de crédits se calculent comme suit :

(k EUR)	***2009***	***2009***	**2009**	***2010-2009***	**2010**

(n° article + description)	*Initial*	*Ajustement*	Ajusté	*Différence*	Initial
AB 51.10.3153 - I 63, 78 - PPP Diabolo Infrabel (ENG=LIQUID)	***9.000***	***0***	**9.000**	***143***	**9.143**
AB 51.10.3154 - I 64, 65, 79 - PPP Liefkenshoek Infrabel (ENG=LIQUID)	***0***	***0***	**0**	***0***	**0**
Besoin de crédit SNCB pour dotation de base	*241.022*	*0*	241.022	*138.081*	379.103
I 62 - Investissements (transfert vers 51.11.5151)		*0*		*0*	
H 69 - Investissements (transfert vers 51.11.5199)		*0*		*0*	
AB 51.11.5101 - Investissements SNCB - CREDIT ENGAGEMENT	***241.022***	***0***	**241.022**	***138.081***	**379.103**
Solde t-1 SNCB		*6.202*	*6.202*	*-1.181*	*5.021*
Solde t-1 Infrabel		*14.990*	*14.990*	*-14.990*	
Solde t-1 Holding		*3.970*	*3.970*	*-3.970*	
Report vers t+1		*-5.021*	*-5.021*	*-2.877*	*-7.898*
AB 51.11.5101 - CREDIT LIQUIDATION	***241.022***	***20.141***	**261.163**	***115.063***	**376.226**
I 62 - Investissements base Infrabel (transfert de 51.11.5101)	*553.994*	*0*	*553.994*	*305.603*	*859.597*
Compensation AB 51.10.3153 - I 63, 78 - PPP Diabolo	*-9.000*	*0*	*-9.000*	*-143*	*-9.143*
Compensation AB 51.10.3154 - I 64, 65, 79 - PPP Liefkenshoek	*0*	*0*	*0*	*0*	*0*
AB 51.11.5151 - Investissements Infrabel - CREDIT ENGAGEMENT	***544.994***	***0***	**544.994**	***305.460***	**850.454**
Solde t-1 (voir 51.11.5101 en 2009)	*0*	*0*		*11.354*	*11.354*
Report vers t+1	*0*	*-11.354*	*-11.354*	*-6.364*	*-17.718*
AB 51.11.5151 - CREDIT LIQUIDATION	***544.994***	***-11.354***	**533.640**	***310.450***	**844.090**
Investissements base Holding (transfert de 51.11.5101)		*172.325*	*172.325*	*-297*	*172.028*
AB 51.11.5199 - Investissements Holding - CREDIT ENGAGEMENT	***172.325***	***0***	**172.325**	***-297***	**172.028**
Solde t-1 (voir 51.11.5101 en 2009)		*0*		*3.590*	*3.590*
Report vers t+1		*-3.590*	*-3.590*	*6*	*-3.584*
AB 51.11.5199 - CREDIT LIQUIDATION	***172.325***	***-3.590***	**168.735**	***3.299***	**172.034**
TOTAL (pour information)					
Engagement investissements	***967.341***	***0***	***967.341***	***443.387***	***1.410.728***
Liquidation investissements	***967.341***	***5.197***	***972.538***	***428.955***	***1.401.493***

L'ajustement 2009, uniquement en liquidation, s'explique par l'application à partir de cette année du report de 25 % de la mensualité de décembre (soit 1 48ème de la dotation annuelle). La diminution exceptionelle de la dotation en 2009 (-346 Mio euros) fait que les reports vers 2010 sont très inférieurs aux reports de 2008. Pour faciliter la liquidation, tous les soldes 2008 sont restés à charge de l'AB 51.11.51.00.01 malgré la scission de ce crédit en 2009.

La forte hausse en 2010 s'explique par la croissance contractuelle du total des dotations de base, par l'indexation mais surtout par le retour de la dotation au niveau initialement prévu par les contrats de gestion après l'opération d'économie exceptionnelle de 2009.

Cette dotation fait l'objet d'une indexation légale.

Libellé : Participation de l'Etat dans le capital d'Infrabel en vue du financement des investissements, à liquider par virement dans les écritures**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	544.994	-	544.994	**841.314**	750.947	861.411	810.801
Liquidation	544.994	- 11.354	533.640	**834.950**	753.020	859.110	811.855

Voir AB 51 11 5100.01 (Investissements).

AB 3 .51 11 5100.99

Libellé : Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB Holding en vue du financement des investissements, à liquider par virement dans les écritures**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	172.325	-	172.325	**170.199**	141.569	163.342	163.342
Liquidation	172.325	- 3.590	168.735	**170.205**	142.204	162.888	163.342

Voir AB 51 11 5100.01 (Investissements)

Activité 33 51 13 – SNCB – Normalisation des comptes.

AB 33 51 13 3200.02

Libellé : Contribution en ce qui concerne les accidents de travail, au bénéfice de la SNCB Holding**.**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	468	515	983	**970**	651	651	651
Liquidation	468	18	486	**816**	651	651	651

Note explicative

L'article 84 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding prévoit que le paiement intervient dans les soixante jours de l'approbation des comptes annuels par l'Assemblée générale des Actionnaires de la SNCB Holding.

Dès lors, la demande de crédit en 2010 doit couvrir les dépenses d'accidents de 2009.

L'organisme assureur prend en charge les réparations des dommages résultant des accidents de travail, c'est-à-dire :

- le paiement des soins médicaux et assimilés;
- l'indemnisation de l'incapacité (soit indemnisations journalières en cas d'incapacité temporaire, soit rente viagère ou de capital en cas d'incapacité permanente ou de décès).

Dans le cas du groupe SNCB, la SNCB Holding assure son personnel à charge de son compte d'exploitation.

Complémentairement aux organismes assureurs, le Fonds des accidents de travail prend en charge :

- des allocations supplémentaires dans les cas de rentes inférieures à des montants minima garantis par les dispositions légales;
- des allocations d'indexation des rentes et de réévaluations légalement prévues.

La SNCB Holding n'émarge pas à ce Fonds créé par l'Etat. La part qui aurait été portée à charge de ce Fonds des accidents du travail, à savoir l'indexation des rentes ou les allocations supplémentaires est donc sollicitée auprès de l'Etat pour normalisation de cette charge encourue par la SNCB Holding, comparativement au régime général.

La SNCB Holding a présenté un montant à compenser de 651 k EUR en 2008. Par rapport aux prévisions initiales, il s'agirait d'une hausse de 151 k EUR. Le crédit 2010 devrait compenser le manque de crédit de 2008 (réel) et 2009 (prévu). Sur la base du maintien de ce montant en 2009 et pour les années suivantes, le calcul du crédit se présente comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
H 84 - Accidents de travail	*468*	*183*	*651*	*0*	*651*
total solde t-1	*468*	*183*	*651*	*-332*	*319*
total report vers t+1	*-468*	*149*	*-319*	*319*	
AB 51.13.3302 - Accidents de travail Holding - CREDIT ENGAGEMENT	***468***	***515***	**983**	***-13***	**970**
Solde t-1		*0*		*497*	*497*
Report vers t+1		*-497*	*-497*	*-154*	*-651*
CREDIT LIQUIDATION	***468***	***18***	**486**	***330***	**816**

Le report vers l'année suivante a été supprimé en 2009 en engagement, ce qui fait que le crédit 2009 supporte la dotation 2008 et 2009 et explique l'importance de l'ajustement.

Par rapport aux prévisions disponibles lors de l'ajustement, la compensation réelle à verser pour 2008 est réestimée à 651 k euros au lieu de 486 k euros, soit +165 k euros. La dotation pour 2009 est elle aussi réestimée à 651 k euros au lieu de 497 k euros, soit +154 k euros. En conséquence, le crédit d'engagement 2009 est insuffisant de 319 k euros qu'il faut reporter à charge de 2010.

Les crédits 2011 à 2013 sont estimés, en engagement comme en liquidation, à 651 k EUR. Les crédits reviennent en vitesse de croisière. Ils couvrent l'année t en engagement et l'année t-1 en liquidation. Des problèmes récurrents suite à la disponibilité tardive des comptes définitifs, après l'ajustement budgétaire de l'année t+1, sont cependant à prévoir.

Activité 33 51 14 – Promotion du transport combiné de marchandises (POUR MEMOIRE).
Les crédits de l'activité 33 51 14 (Promotion du transport combiné de marchandises) sont transférés à charge d'un nouveau programme 51.2, pour améliorer la clarté du budget.

AB 33 51 14 1200.21 (PM)

Libellé : Etude intermodalité **(POUR MEMOIRE).**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	120	-	120	**-**	-	-	-
Liquidation	120	-	120	**-**	-	-	-

Note explicative

Un montant de 120 k EUR était prévu en 2009 pour financer une étude sur la logistique et l'intermodalité en Belgique. Ce montant était compensé à charge de l'AB 51 14 3100.01 (voir ci-dessous).

AB 33 51 14 3100.01 (PM)

Libellé : Promotion du transport combiné de marchandises **(POUR MEMOIRE).**

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	22.329	-	22.329	**-**	-	-	-
Liquidation	22.767	-	22.767	**-**	-	-	-

Activité 33 51 16 - Transferts au fonds RER

AB 33 51 16 6100.01

Libellé : Transferts au fonds RER géré par la SNCB Holding, à liquider par virement dans les écritures au profit de la SNCB Holding.

(k euros)	2009 initial	Ajust 2009	2009 ajusté	**2010**	2011	2012	2013
Engagement	222.066	-	222.066	**230.609**	230.609	230.609	230.609
Liquidation	222.066	9	222.075	**230.609**	230.609	230.609	230.609

Base juridique

- Loi portant assentiment à l'Accord de Coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la SNCB.
- Articles 66-68 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding.
- Articles 60-61 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel.
- Articles 64 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB.

Note explicative

L'article 66 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB Holding règle le versement des moyens nécessaires pour le fonds RER :
"L'Etat procède ensuite de 2008 à 2013 à un paiement annuel de 210.709 k€$_{2008}$, en juin de chaque année.
…

La SNCB Holding s'engage à affecter les montants versés au Fonds RER, ainsi que les intérêts générés par le Fonds RER exclusivement à la réalisation du projet RER.
La SNCB Holding s'engage à effectuer les travaux dans la mesure où le Fonds est suffisamment alimenté pour faire face aux travaux de l'année en cours.

La SNCB Holding et Infrabel se tiennent à l'enveloppe exclusivement réservée pour les travaux d'infrastructure de 2.098.140 k€2008 (1.556.000 k€2001).
Les surcoûts éventuels, quelles qu'en soient les causes, devront être financés dans les limites de la dotation d'investissement classique du SPF Mobilité et Transports. A partir de 2009, Infrabel et la SNCB Holding, chacune pour ce qui la concerne, fournira à la DGTT un rapport annuel comprenant une actualisation de la prévision du coût total du projet RER, une analyse des risques budgétaires subsistants et une comparaison avec les moyens disponibles dans le fonds.
Ce rapport est transmis au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT au plus tard le 30 avril de chaque année."

Situation du fonds RER

Au 1er janvier 2008, le solde de trésorerie du FONDS RER s'élevait à 393.890.194,82 €. Au 31 décembre 2008, il atteignait 508.225.073,22 €. Le 3 octobre, 210,7 millions € ont été versés au fonds au lieu des 210,709 millions € qui, selon le contrat de gestion actuel, devaient être versés en juin.

Les opérations suivantes ont eu lieu entre le 01/01/2008 et le 31/12/2008:

Situation au 01/01/ 2008		**€ 393.890.194,82**
Versement le 03/10/2008		+ € 210.700.000,00
Paiement en 2008 à:		
la SNCB		- € 9.243.484,75
Infrabel		- € 91.117.110,34
la SNCB-Holding		- € 13.805.387,20
Paiement en 2008 au :		
SPF M&T service RER		- € 482.208,51
Frais bancaires	- €	706,35
Intérêts perçus		+€ 18.311.600,63
TVA récupérée		+€ 118,79
TVA à récupérer		- € 121,86
Précompte mobilier récupéré		+€ 7.278,73
Précompte mobilier à récupérer		- € 35.115,60
Autres recettes		+ € 14,86
Situation au 31/12/2008		**€ 508.225.073,22**

Les prévisions pour les années ultérieures ont été demandées mais n'ont pas encore été communiquées.

Le montant de base 210.709 k €2008 est indexé suivant la formule contractuelle prévue pour les investissements : 210.709 k €2008 x 1.094445 = 230.609k €2009.

Tenant compte des paramètres qui précédent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

(k EUR) (n° article + description)	***2009*** *Initial*	***2009*** *Ajustement*	**2009** Ajusté	***2010-2009*** *Différence*	**2010** Initial
AB 51.16.6101 - Transfert fonds RER	***222.066***	***0***	**222.066**	***8.543***	**230.609**

Holding					
Solde t-1		*9*	*9*	*-9*	*0*
Report vers t+1		*0*		*0*	
CREDIT LIQUIDATION	***222.066***	***9***	**222.075**	***8.534***	**230.609**

L'ajustement 2009 provient d'un ajustement 2008 qui a du être reporté car le crédit 2008 a été disponible après la date limite de liquidation. Pour mémoire, cet ajustement 2008 provenait d'un calcul plus précis de la dotation dans le contrat 2008 par rapport au montant arrondi repris dans la Décision du Conseil des Ministres qui était la base du budget initial 2008.

L'évolution en 2009 résulte uniquement de l'indexation.

2. PROGRAMME D'ACTIVITES 51/2 :

20. Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF)

Effectif du personnel en FTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A	13,8	20,8	20,8
B	4,8	9,8	9,8
C	4,8	4,8	4,8
D	1	0	0
Totaux	24,4	35,4	35,4

Dépenses	(en milliers d'euros)

Statut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Personnel Service Sécurité et Int. des Chemins de Fer	(20 11.00.06)	fb	-	-	**234**
		fc	-	-	**234**
Personnel Service Sécurité et Int. des Chemins de Fer	(20 12.00.48)	fb	-	-	**2.501**
		fc	-	-	**2.501**
Totaux		fb	-	-	**2.735**
		fc	-	-	**2.735**

Note explicative.

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer a été créé en juillet 2005 dans le cadre de la transposition de la Directive européenne 2004/49/CE pour l'accomplissement des tâches anciennement remplies par le Service technique d'appui ferroviaire.
Les dépenses de personnel ont été transférées en 2010 des AB 51 01 11.00.06 et AB 21 02 12.00.48 (personnel détaché) suite à la création en 2010 d'un fonds organique budgétaire pour ce Service.
Les recettes du fonds se composent des contributions à charge de l'ensemble du secteur ferroviaire pour la surveillance de la sécurité et des redevances à charge des demandeurs d'une prestation à l'Autorité de sécurité ferroviaire
Jusqu'en 2009 tous les frais liés au service de sécurité et de l'interopérabilité des chemins de fer sont compensés à charge de la dotation d'exploitation des 3 entreprises publiques à l'allocation de base 51 10 31.00.03. La compensation est répartie par une diminution des dotations d'Infrabel (65,95% du total, soit - 1.868 kEUR), de la SNCB Holding (23,78%, soit - 674 kEUR) ainsi que de la SNCB (10,27%, soit - 291 kEUR).

<u>Missions et activités</u>

Les missions de l'Autorité de Sécurité peuvent être résumées comme suit :

- La certification du gestionnaire d'infrastructure, des entreprises ferroviaires, des instituts de formation, des accompagnateurs de trains et des unités chargées de l'entretien du matériel roulant et de son suivi.
- L'approbation de mise en service des sous-systèmes du système ferroviaire et leur suivi.
- La surveillance du respect de la règlementation en matière de sécurité et des recommandations de l'Organisme d'Enquête.

- Le contrôle d'un accès non-discriminatoire aux institutions de formation.
- La collaboration et la concertation avec le secteur lors de la réalisation et de la publication de la règlementation, au niveau national et international.
- Le maintien et la mise à disposition (national et international) d'un certain nombre de banques de données comprenant des données relatives aux conducteurs de trains et relatives au matériel roulant.
- La collaboration avec l'Agence Européenne ferroviaire et avec l'Autorité de Sécurité des autres pays.
- Le SSICF rempli encore au sein du SPF Mobilité et Transports un certain nombre d'autres tâches que celles de l'Autorité de Sécurité ferroviaire (surveillance de l'utilisation des voies du service extérieur destinées à l'exploitation touristique, les installations de frein des sociétés de transports en commun régionales, la certification moteurs à gasoil,...).

Frais de fonctionnement

(en milliers d'euros)

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Honoraires	fb	-	-	**415**	533	533	533
			fc	-	-	**415**	533	533	533
	12.00.01.2	Achats	fb	-	-	**47**	47	47	47
			fc	-	-	**47**	47	47	47
	12.00.01.3	Energie	fb	-	-	**5**	5	5	5
			fc	-	-	**5**	5	5	5
	12.00.01.5	Indemnités	fb	-	-	**35**	35	35	35
			fc	-	-	**35**	35	35	35
20	12.00.01	Totaux	fb	-	-	**502**	620	620	620
			fc	-	-	**502**	620	620	620
20	12.00.04	Informatique	fb	-	-	**-**	100	100	100
			fc	-	-	**-**	100	100	100
20	74.00.01	Equipement	fb	-	-	**5**	5	5	5
			fc	-	-	**5**	5	5	5
20	74.00.04	Informatique	fb	-	-	**6**	6	6	6
			fc	-	-	**6**	6	6	6
Totaux généraux			fb	-	-	**513**	720	720	720
			fc	-	-	**513**	720	720	720

Note explicative.

En 2010, il a été décidé de créer un fonds budgétaire organique pour ce Service. La partie des frais de fonctionnement liée à la mission de ce Service ont été transférés dans le fonds budgétaire à l'activité 51/20.

Selon les articles 12 et 14 de la Loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, « L'autorité de sécurité peut à tout moment requérir l'assistance technique du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des entreprises ferroviaires, de l'instance reconnue désignée ou notifiée pour les contrôles techniques ou des institutions ou entreprises ayant prouvé leur capacité professionnelle dans le domaine de la certification et l'analyse de risques. »

Etant donné que le SSICF ne dispose pas dans son personnel des experts nécessaires pour la réalisation de certains audits et études spécifiques liés à l'accomplissement de ses tâches (Audit Groupe Infrabel, audit Entreprises ferroviaires,…), le SSICF doit faire appel à de l'expertise externe. Un montant de 335.000 EUR est inscrit à cet effet au budget 2010.

En vertu de l'article 14 de la Loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, « L'autorité de sécurité coopère avec les autorités de sécurité des autres Etats membres. La coopération vise en particulier à faciliter et coordonner la certification en matière de sécurité des entreprises ferroviaires ayant obtenu des sillons internationaux conformément à la procédure prévue à l'article 34 de la loi du 4 décembre 2006 relative à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. »
Un montant de 15.000 EUR est ainsi inscrit pour les frais de représentation supportés par la Belgique pour l'organisation des réunions et la traduction de documents dans le cadre de la consultation des autorités de sécurités des différents Etats membres.

Un montant de 50.000 EUR est également inscrit pour du support technique externe dans la réalisation des cahiers des charges relatifs au personnel et au matériel.

Un montant de 15.000 EUR est aussi prévu en 2010 pour les frais de réception des délégations étrangères en Belgique.

Les autres composantes de ce crédits concernent :

- les frais de réparation et d'entretien des véhicules de contrôle et d'inspection du SSICF, et de leur assurance (15.000 EUR) ;
- les frais de la publication du Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID) (3.000 EUR) ;
- l'achat de différents documents sécurisés et des travaux d'impression concernant la délivrances des certificats concernant le personnel du rail (20.000 EUR) ;
- l'achat de vestes et d'uniformes de sécurité et de badges de sécurité (9.000 EUR) ;
- la consommation de carburant des véhicules du SSICF (5.000 EUR) ;
- les frais de route et de séjour et les indemnités kilométriques des contrôleurs et inspecteurs du SSICF (35.000 EUR).

Le crédit de 5.000 EUR inscrit à l'AB 51 20 74.00.01 concerne l'achat de petit matériel de sécurité (lampes de poche, échelles pliables, …) pour 1.000 EUR ainsi que l'achat, le renouvellement et l'aménagement de l'équipement des véhicules du SSICF pour 4.000 EUR.

Le crédit à l'AB 51 20 74.00.04 de 6.000 EUR concerne l'achat et la maintenance de matériel informatique divers pour le personnel du SSICF.

30. Cellule d'Enquête incidents et accidents

L'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires a été créé par la loi du 19 12 2006, chapitre VII. Actuellement, l'organisme d'enquête fait exécuter les enquêtes par le biais des services de la SNCB-holding. L'organisme d'enquête compte 3 personnes. A la holding, une dizaine de personnes s'occupent des enquêtes.
Depuis la création de cet organisme début 2007, 320 dossiers par an ont donné lieu à des enquêtes par la SNCB-Holding dont 5 à 6 par an à la demande de l'organisme d'enquête.

Ce système va être remplacé par un autre, rendu nécessaire du fait des mises en demeure de la Commission qui estime que le système mis en place par la Belgique, ne garantit pas l'indépendance du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires libéralisées en cas d'accident.

Ce nouveau système, qui sera instauré par un paquet de 4 projets de lois qui règleront aussi des matières prévues dans les directives 2007/59, 2008/57 et 2008/110, organisera le système des enquêtes de la manière suivante :

- toutes les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure devront communiquer à l'organisme d'enquête tous les rapports d'enquête et d'accidents dont ils sont responsables et qu'elles doivent mener en application de leur propre système de gestion de la sécurité ;
- l'organisme d'enquête devra tenir une banque de données de ces rapports et formuler des recommandations visant à l'amélioration du système de gestion de la sécurité de l'ensemble du secteur ferroviaire circulant en Belgique. Ces recommandations seront adressées à l'autorité nationale de sécurité (SSICF) en charge du contrôle de la mise en place de ces recommandations ;
- l'organisme d'enquête réalisera lui-même les enquêtes imposées par la loi du 19/12/2006
- l organisme d'enquête formule des recommandations au SSICF ;
- l'organisme d'enquête participe aux travaux de l'ERA (European Railway Agency) et aux travaux des organismes d'enquête des autres pays. Ces participations sont obligatoires.

C'est pourquoi il a été décidé de créer un fonds organique budgétaire qui a pour objectif de garantir l'autonomie financière de l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires ainsi que de démontrer que les montants versés sont affectés aux coûts de cet organisme
Les recettes du fonds se composent des contributions à charge du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires aux coûts de fonctionnement de l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires (Cf BVM §2 art 36.00.22). Les incidents et les accidents pour lesquels il doit être enquêté résultent principalement de la circulation des trains, qui fait partie des activités principales des entreprises mentionnées

Pour effectuer toutes ces tâches un effectif de 7 personnes est nécessaire : 1 chef enquêteur, 2 enquêteurs principaux (1 par rôle linguistique), 2 enquêteurs-adjoint (1 par rôle linguistique) et 2 assistants administratifs. En effet, l'organisme d'enquête doit assurer un service 365 jours par an, 24 heures sur 24.

Personnel.

Effectif du personnel en FTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A	1	2	**5**
B			
C			**2**
D			
Totaux	1	2	**7**

Dépenses	(en milliers d'euros)

Statut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Personnel Service d'enquête	(30 11.00.07)	fb	-	-	**376**
accidents et incidents		fc	-	-	**376**
		fb	-	-	**376**
Totaux		fc	-	-	**376**

Remarque

Jusqu'en 2010 les crédit étaient inscrits au programma 51/0 et tous les frais liés à cet organisme compensés par une contribution d'Infrabel inscrite au budget des Voies et Moyens, recettes courantes, Mobilité, §2 Transport Terrestre, article 36.00.02.

Frais de fonctionnement

(en milliers d'euros)

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Honoraires	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
	12.00.01.2	Achats	fb	-	-	-	100	100	100
			fc	-	-	-	100	100	100
	12.00.01.3	Energie	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
	12.00.01.5	Indemnités	fb	-	-	**16**	95	95	95
			fc	-	-	**16**	95	95	95
30	**12.00.01**	**Totaux**	**fb**	**-**	**-**	**16**	**195**	**195**	**195**
			fc	**-**	**-**	**16**	**195**	**195**	**195**
30	12.00.04	Informatique	fb	-	-	-	50	50	50
			fc	-	-	-	50	50	50
30	74.00.01	Equipement	fb	-	-	-	3	3	3
			fc	-	-	-	3	3	3
30	74.00.04	Informatique	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
Totaux généraux			fb	-	-	**16**	248	248	248
			fc	-	-	**16**	248	248	248

Note explicative.

En plus des dépenses générales (personnel, bâtiment, fonctionnement, équipement), des dépenses de fonctionnement spécifiques existent également, pour lesquelles l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires doit pouvoir disposer afin de garantir l'exécution de ses tâches : expertise externe ponctuelle et consultance, équipement de sécurité individuel, participation à des formations spécialisées et à des conférences

40. Service de Médiation et de Traitement des plaintes ferroviaires

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

Il est prévu de réorganiser l'actuel service de médiation du groupe SNCB tout en réformant les mesures d'application que le règlement précité impose, notamment la création d'une ou de plusieurs instances chargées du maintien du règlement.

Cette réforme est utile car à partir du 1er janvier 2010, le transport international des passagers sera libéralisé et la compétence du service de médiation doit être plus grande que celle qui lui est confiée par la loi du 21 mars 1991 (limitée aux entreprises publiques du groupe SNCB). Une partie de cette réforme est le transfert du service de médiation vers le SPF Mobilité et Transports.

Un avant-projet de loi a été déposé prévoyant que tant la transformation du service de médiation que la création d'une instance responsable du maintien du Règlement 1371/2007 seront réglés au sein de la Direction générale Transport terrestre (DGTT).

Pour 2010, les dépenses (de personnel et de fonctionnement) sont estimées à 1.412.000 €. Il s'agit du coût estimé de l'actuel service de médiation auprès du Groupe SNCB. Pour un montant identique, le SPF prendra en charge les obligations élargies du service de médiation.
En d'autres termes, les dépenses prévues ne concernent pas une initiative nouvelle mais bien un transfert de compétences de la SNCB Holding vers le SPF, transfert imposé par la réglementation européenne.

A partir de 2011, les dépenses sont estimées à 1.656.000 €.

Suite à la décision prise lors du conclave 2010, la compensation des coûts de fonctionnement pour ce service s'opérera en 2010 sur l'AB 51 10 31.00.96 – Contribution à liquider au profit de la SNCB pour l'entretien, la gestion et l'exploitation des gares et parkings.

A partir de 2011, un fonds budgétaire organique sera créé. Les coûts seront alors compensés par des recettes à charge d'Infrabel, de la SNCB Holding, de la SNCB et des entreprises ferroviaires chargées du transport de personnes.

Personnel.

Effectif du personnel en FTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A			**12**
B			**3**
C			
D			
Totaux	0	0	**15**

Dépenses	(en milliers d'euros)

Statut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Personnel Service de Médiation et Traitement des Plaintes ferroviaires	(40 11.00.06)	b	-	-	**275**
		c	-	-	**275**
Personnel détaché	(40 12.00.48)	b	-	-	**904**
		c	-	-	**904**
		b	-	-	**1.179**
Totaux		c	-	-	**1.179**

Note explicative.

Le service de médiation auprès de la SNCB est actuellement composé d'un médiateur néerlandophone, d'un médiateur francophone et d'une équipe de dix enquêteurs et collaborateurs administratifs.

A partir du 1er janvier 2010, la compétence du service de médiation sera élargie au transport international de voyageurs.

A partir de cette date, les sociétés ferroviaires pourront se trouver librement en concurrence pour offrir des services aux voyageurs sur les liaisons internationales.

La charge de travail du service de médiation devrait donc en principe augmenter par rapport à celle constatée actuellement, mais dans un premier temps, l'hypothèse admise sera que les ressources actuelles dont dispose le service de médiation, suffisent à accomplir ses missions.
L'instance de maintien relèvera de la compétence du Directeur général du Transport.
Elle sera constituée d'un attaché néerlandophone, d'un attaché francophone et d'un assistant administratif bilingue.

Frais de fonctionnement

(en milliers d'euros)

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Honoraires	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
	12.00.01.2	Achats	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
	12.00.01.3	Energie	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
	12.00.01.5	Indemnités	fb	-	-	**57**	57	57	57
			fc	-	-	**57**	57	57	57
40	12.00.01	Totaux	fb	-	-	**57**	57	57	57
			fc	-	-	**57**	57	57	57
40	12.00.04	Informatique	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
40	74.00.01	Equipement	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
40	74.00.04	Informatique	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
Totaux généraux			fb	-	-	**57**	57	57	57
			fc	-	-	**57**	57	57	57

ORGANISATIEAFDELING 52 : DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART

Toegewezen opdrachten:

Het **Directoraat-generaal Luchtvaart** (DGLV) beheert de veilige, geordende, economische en duurzame ontwikkeling van de burgerluchtvaart. Het waakt over de strikte toepassing van het geheel aan technische reglementen met het oog op de ontwikkeling en het op peil houden van het veiligheids- en beveiligingsniveau in de luchtvaart. Deze omvatten normen aangaande de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen, het onderhoud en de exploitatie ervan, de luchthavens, de luchtvaartnavigatiediensten, de luchtvaartsporten, de kwalificatie van het personeel en de bescherming van het milieu.

Het reglementaire kader omvat internationale verdragen en reglementen, de nationale en supranationale wetgeving alsmede de bilaterale akkoorden. In haar bekommernis voor de ontwikkeling van de samenleving in haar geheel, wijdt het directoraat-generaal zich aan een optimale bescherming van de belangen van de passagiers, van de kleine gebruikers van het luchtvervoer, van de commerciële luchtvaart en luchtvaartindustrie, in naleving van de hoger vermelde reglementeringen.

1. Een bevredigend en geharmoniseerd veiligheidsniveau nastreven zowel op internationaal als op nationaal vlak

Een samenhangende visie ontwikkelen op het gebied van toezicht is essentieel. Ons doel is een integraal toezichthoudend systeem te ontwikkelen dat zowel product- als systeemtoezicht kan aansturen waarbij de nadruk ligt op geen dubbel werk, het afleveren van maatwerk en het optimaal op elkaar afstemmen van onze toezichthoudende activiteiten. Integrale rapportering aan de politiek en aan het publiek over onze bevindingen in het kader van toezicht vormt hierbij een belangrijk onderdeel.
De samenhang tussen de verschillende overheidspartijen en de zwakke schakels in de markt zal worden versterkt.Verbeteringen naar aanleiding van de ICAO USOAP-audit van 2006 zullen worden doorgevoerd.

2. Een waakzame en geruststellende beveiliging nastreven zowel op internationaal als op nationaal vlak

In de nabije toekomst zal een transparante en duidelijke structuur met betrekking tot het crisismanagement worden ontwikkeld. De implementatie en een bredere verankering zullen dan ook binnen het DGLV worden uitgebouwd. Het initiatief voor een nationale aanpak met betrekking tot de coördinatie ligt bij het Ministerie van Binnenlandse Zaken. Het DGLV wenst echter een belangrijke bijdrage te leveren aan de uitbouw van een gemeenschappelijk systeem van crisismanagement.

3. De duurzame mobiliteit bevorderen

In de komende regeringsperiode zal het DGLV in samenwerking met andere directoraten-generaal van de FOD een actieve rol spelen op het gebied van milieu en burgerluchtvaart. In eerste instantie zal onze aandacht uitgaan naar de problematiek rond “Emission Trading Scheme” (ETS) en naar de lokale emissies, de zogeheten “marketbased options”. Start– en landingsprocedures worden aangepast en de nodige technologische vernieuwingen aan luchtvaartuigen worden doorgevoerd.

4. Organisatie van een moderne regelgeving in het wegvervoer, het luchtvervoer, het zeevervoer, het spoorwegvervoer en in de binnenvaart;

De onduidelijke status van de bijlagen van ICAO in de Belgische wetgeving is problematisch. Daarbij zal

worden nagegaan in hoeverre is voldaan aan de bekendmakingverplichting van de internationale luchtvaartregelgeving en in hoeverre en op welke manier de internationale luchtvaartregelgeving naar de Belgische wetgeving is omgezet.
De personeelsleden zullen een netwerk van internationale kontakten uitbouwen en onderhouden met vakgenoten uit andere landen teneinde ervaringen met de introductie van de internationale luchtvaartreglementeringen in onze nationale regelgeving te kunnen uitwisselen.

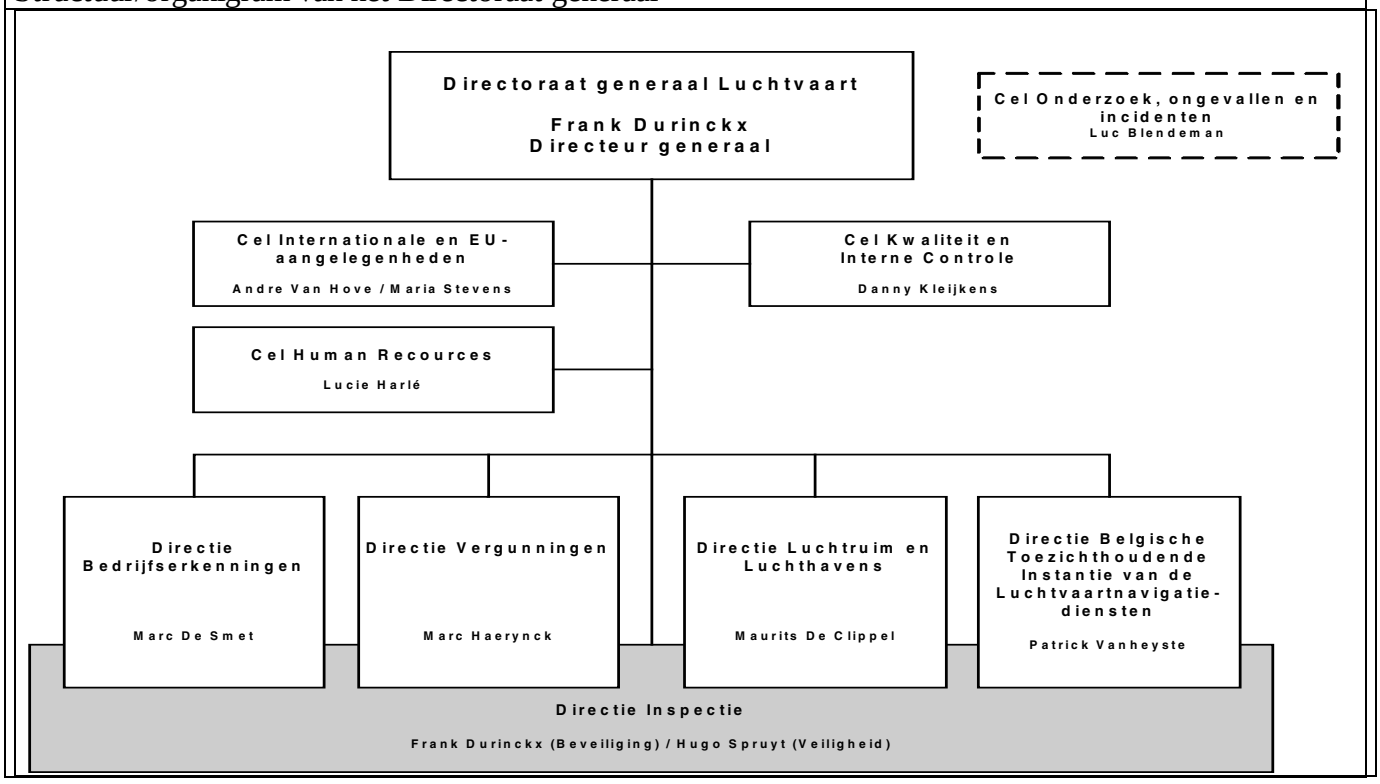
5. Een vooruitziend beheer van de vervoerssector ontwikkelen

De vormgeving en uitvoering van de regelgeving met betrekking tot personen met een beperkte mobiliteit (PRM) zal verder worden uitgebouwd. Het DGLV zal dan ook in overleg treden met organisaties die de belangen van deze kwetsbare groep vertegenwoordigen. Tijdens dit overleg zal het Belgische standpunt met betrekking tot de nieuwe Europese wet -en regelgeving worden benadrukt.

6. Waken over een gunstige economische context voor de sector

De toezichtlast voor bedrijven en instellingen zal worden geoptimaliseerd en verbetering van inspecties op het vlak van kwaliteit, efficiëntie en effectiviteit zal worden nagestreefd.
Een efficiënte en effectievere samenwerking tussen de toezichthouders op en rond de Nationale Luchthaven Zaventem wordt nagestreefd. Een betere samenwerking werkt immers kostenbesparend voor zowel de Nationale Luchthaven als voor de overheid.
Een nauw samenspel tussen Brussels Airlines en de Belgische overheid zal worden opgezet teneinde de stevige marktpositie van SN Brussels in Afrika te behouden.
Het DGLV zal eveneens contact opnemen met een aantal grote buitenlandse luchtvaartmaatschappijen die een samenwerkingsakkoord met onze Belgische luchtvaartmaatschappijen wensen op te starten of verder wensen uit te bouwen teneinde de luchtvaartpolitieke ontwikkelingen op de voet te kunnen opvolgen.

Structuur/organigram van het Directoraat generaal



Effectif du personnel/Personeelseffectief in FTE			
Niveau	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2010
A	66,7	60,49	60,83
B	38,5	42,27	43,20
C	24,6	19,75	19,64
D	22,1	16,43	15,54
Totaux/Totalen	**151,9**	**138,94**	**139,22**
Effectif/Personeelseffectief BSA-ANS	9	15,6	15,6

Crédits attribués à la division organique/Kredieten toegekend aan de organisatieafdeling

Programme/a		2008 réalisé realisatie	2009 initial initieel	2009 ajusté aangepast	**2010 proposition voorstel**	+/- 2010-2009	2011 estimation raming	2012 estimation raming	2013 estimation raming
P0 subsistance	b	7.862	8.950	8.656	**10.158**	1.502	2.578	2.527	2.527
bestaansmiddelen	c	8.383	8.950	8.656	**10.314**	1.658	2.527	2.527	2.477
P1	b	467	524	524	**515**	-9	535	535	535
	c	513	524	524	**515**	-9	535	535	535
P4	b	1.738	391	391	**2.190**	1.799	4.675	13.197	0
	c	2.021	661	661	**2.070**	1.409	4.555	13.167	0
P5	fb	1.495	4.407	4.417	**4.417**	0	4.417	4.417	4.417
	fc	2.520	4.407	4.417	**4.417**	0	4.417	4.417	4.417
P7	b	16	35	35	**35**	0	35	35	35
	c	28	35	35	**35**	0	35	35	35
P8	b	0	397	399	**0**	-399	0	0	0
	c	0	397	399	**0**	-399	0	0	0
Totalen/	b	10.083	10.297	10.005	**12.898**	2.893	7.823	16.294	3.97
Totaux	c	10.945	10.567	10.275	**12.934**	2.659	7.652	16.264	3.047
	fb	1.495	4.407	4.417	**4.417**	0	4.417	4.417	4.417
	fc	2.520	4.407	4.417	**4.417**	0	4.417	4.417	4.417

0. BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA 52/0.

Directie Bedrijfserkenningen

De Directie Bedrijfserkenningen streeft ernaar een hoog niveau aan veiligheid voor de burgerluchtvaart te garanderen op het gebied van technisch en economisch beleid en het milieu, ten voordele van de burger en de bedrijven.

Het verdrag over de internationale burgerluchtvaart dat getekend werd op 7 december 1944 in Chicago voorziet minimale normen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en het milieubehoud. De essentiële eisen van de Europese Unie, met als operationele tak het EASA (European Aviation Safety Agency), en de regels die opgesteld zijn om deze te verwezenlijken zijn zo gemaakt dat de lidstaten de verplichtingen uit het Verdrag van Chicago moeten respecteren.

De Directie Bedrijfserkenningen heeft als missie het verzekeren van een hoog en uniform niveau van bescherming van de burgers voor die domeinen die binnen haar verantwoordelijkheid vallen voor wat betreft de burgerluchtvaart. Daartoe stelt ze veiligheidsregels op en waakt ze erover dat de producten, personen en organisaties in België voldoen aan deze regels.

De Directie Bedrijfserkenningen werkt samen met de Europese autoriteiten voor de burgerluchtvaart om de technische reglementering en de procedures in de voornoemde domeinen, uit te werken, in de praktijk te brengen en te harmoniseren.

In het kader van deze activiteiten werkt de Directie Bedrijfserkenningen samen met alle professionelen in de luchtvaart, zowel nationaal als internationaal.
Op nationaal vlak zijn de partners: natuurlijke en rechtspersonen, luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigbouwers, onderhouds- en reparatiebedrijven van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen, luchtvaartfederaties en –verenigingen. Op internationaal vlak zijn de medespelers de internationale organisaties zoals: ICAO, ECAC, EU, EASA, JAA, FAA, de nationale autoriteiten op het gebied van burgerluchtvaart, de constructeurs van luchtvaartuigen en de onderhoudsfirma's.

De Directie is verantwoordelijk voor de certificatie van luchtvaartproducten en voor de technische, operationele en economische erkenningen van luchtvaartbedrijven, luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsfirma's voor luchtvaartuigen.

Middelen
EASA herneemt een zeker aantal verantwoordelijkheden van de Lidstaten.
De eigenlijke uitvoering van de meerderheid van de dagelijkse operationele taken blijft echter onder de bevoegdheid van de Lidstaten onder supervisie van EASA door de procedure van Europese standaardisatie. Deze lidstaten, waaronder België, hebben eveneens samenwerkingscontracten met het Agentschap afgesloten, zoals het door de directie Bedrijfserkenningen beheerde contract dat in werking trad op 1 juni 2005 omtrent de goedkeuring van herstellingen en aanpassingen van in België geregistreerde luchtvaartuigen. Voor deze taken zetten de Lidstaten personeel ter beschikking van EASA. EASA betaalt hiervoor op zijn beurt een vergoeding.
De hierboven beschreven belangrijke uitdagingen impliceren, met name voor de directie Bedrijfserkenningen, de rekrutering en de handhaving van gekwalificeerd en ervaren personeel in overeenstemming met de eisen van de Europese regelgeving.

Dienst Operaties

Ze levert exploitatievergunningen aan operatoren na controle van het naleven van de reglementering inzake de technische exploitatie van luchtvaartuigen.

Basisactiviteiten

- Erkennen en auditeren van luchtvaartexploitanten;
- Afgifte van machtigingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen;
- Behandeling van dossiers met betrekking tot de erkenning van het boordpersoneel.

Resultaten 2008

Het totale aantal van de luchtvaartmaatschappijen is hetzelfde gebleven als in 2007; maar twee maatschappijen zijn gefusioneerd (Brussels Airlines Fly & Brussels Airlines) en een nieuwe taxi-maatschappij (Capital Aircraft Group) werd gecreëerd.
Het aantal exploitanten dat houder is van een AOC (Air Operator Certificate) werd eind 2008 afgesloten op 15.

Alle exploitanten zijn houder van een AOC met de vermelding van overeenstemming met de voorschriften EU-OPS1 voor de vliegtuigen en JAR-OPS3 voor de helikopters. Onze exploitanten passen voortdurend hun vloot aan volgens de markt. Daarvoor zijn er in de loop van 2008 31 toevoegingen en 20 intrekkingen van een luchtvaarttoestel op de AOC's van de Belgische exploitanten gebeurd. Globaal gezien is de geëxploiteerde vloot in de commerciële luchtvaart vermeerderd met 11 eenheden, voornamelijk in de business-luchtvaart.
De reikwijdte van de certificaten is gewijzigd. Dit aantal staat nu op alles samen 46 wijzigingen.
Bovendien werden er ook 54 leasing-autorisaties verleend (meestal leasing in). Een aantal ervan bevatten een groot aantal vliegtuigen.

In het raam van het permanent toezicht dat moest uitgevoerd worden op de exploitanten, zijn er 495 regelmatige audits uitgevoerd bij deze exploitanten in verschillende domeinen gaande van de verificatie van het kwaliteitssysteem, de controle van de procedures uitgevoerd door de piloten en het cabinepersoneel tijdens de vlucht, de kwaliteit van de grond- en vluchtopleiding van de piloten, de kwaliteit van de opleiding van het cabinepersoneel, de overzichten van de rust- en de prestatietijden, de controle van de overzichten van de opleidingen van de piloten en het cabinepersoneel, enz. Elke audit brengt een proces op gang van de opvolging van de correctieve acties die uitgevoerd moeten worden per exploitant.

Er werden 138 revisies van de exploitatiehandboeken en 76 revisies van de MEL voorgelegd ter onzer goedkeuring.

Algemene autorisaties voor het transport van gevaarlijke goederen:

In 2008 werden er 16 algemene autorisaties verleend voor het transport van gevaarlijke goederen. Naast het feit dat deze autorisaties voornamelijk een duur van 2 jaar hebben (behalve in het geval van een eerste verlening of bij vraag van de maatschappij – voor één jaar), moet dit aantal toegevoegd worden aan de 33 autorisaties verleend in 2007 en die dus ook gelden voor 2008.
Het totale aantal lopende autorisaties voor het jaar 2008 is dus 49.

Algemene en speciale autorisaties voor het transport van radioactieve substanties:

In 2008 werden er 16 autorisaties verleend voor het transport van radioactieve substanties. Om dezelfde reden als hierboven moet dit aantal vermeerderd worden met 15 eenheden. Het totale aantal lopende autorisaties voor het jaar 2008 is dus 31.

Audits betreffende het transport van gevaarlijke goederen:

Er zijn 24 audits gerealiseerd in 2008.

Dienst Private Luchtvaart

De Dienst Private Luchtvaart verzekert de technische controle van alle luchtvaartuigen voor algemene luchtvaart ingeschreven in België. Het doel van deze acties is het afleveren van certificaten van luchtwaardigheid conform met de procedures voorgeschreven door het EASA. Ze levert de vergunningen aan onderhoudsorganismen in het domein van de luchtvaart, conform de lopende internationale luchtvaartprocedures.

Basisactiviteiten

- Behandeling van dossiers met betrekking tot de bewijzen van luchtwaardigheid in overeenstemming met de nationale regelgeving
- Behandeling van dossiers met betrekking tot de bewijzen van luchtwaardigheid in overeenstemming met de EASA (European Aviation Safety Agency) procedures
- *Goedkeuren het onderhoudsprogramma van de luchtvaartuigen voor algemene luchtvaart in overeenstemming met de EASA (European Aviation Safety Agency) procedures*
- Behandeling van dossiers met betrekking tot de beperkte toelatingen tot het luchtverkeer voor luchtvaartuigen waarvoor geen bewijs van luchtwaardigheid kan worden afgeleverd
- Erkenning van de onderhoudswerk- plaatsen volgens de procedures EASA (European Aviation Safety Agency)

Resultaten 2008
- 894 luchtwaardigheidsbewijzen en hernieuwingen
- 20beperkte toelatingen tot het luchtverkeer
- 34 hernieuwingen van bewijzen van erkenning (onderhoudswerkplaatsen)

Dienst Commerciële Luchtvaart

De Dienst Commerciële Luchtvaart verzekert de technische controle van alle luchtvaartuigen voor commercieel transport ingeschreven in België. Het doel van deze acties is het afleveren van certificaten van luchtwaardigheid conform met de procedures voorgeschreven door het EASA. Ze levert de vergunningen aan productie- en onderhoudsorganismen in het domein van de luchtvaart, conform de lopende internationale luchtvaartprocedures.

Basisactiviteiten

- Afgifte van bewijzen van luchtwaardigheid en hernieuwing van ARC (Airworthiness Review Certificate) voor luchtvaartuigen bestemd voor het openbaar vervoer (air carriers en business aircraft)
- Afgifte van bewijzen van luchtwaardigheid en hernieuwing van ARC voor helikopters
- Uitvoering van fysieke controles op luchtvaartuigen en controles in het onderhoud van luchtvaartuigen.
- Opvolging van betrouwbaarheidsprogramma's en belangrijke incidenten van luchtvaartuigen van luchtvaartmaatschappijen (per luchtvaartuigtype)
- Erkenning van en toezicht op onderhoudsorganisaties
- Erkenning van en toezicht op managementorganisaties voor de permanente luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen

- Erkenning van en toezicht op productieorganisaties (met Kwaliteitssysteem)
- Afgifte van en toezicht op technische machtigingen cat II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV, …
- Technische adviezen in verband met de leasingaanvragen van Belgische luchtvaartmaatschappijen
- Afgifte van luchtvaartpas volgens de Europese regelgeving.

Resultaten 2008

- 337 bewijzen van luchtwaardigheid (afgiften, hernieuwingen en export)
- 27audits van managementorganisaties voor de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen
- 19audits van productieorganisaties
- 102 vergunningen Instrument Flight Rules
- 29 audits van onderhoudsorganisaties
- 73 Luchtvaartpassen

Dienst Certificatie

De dienst Certificatie is verantwoordelijk voor de certificatie van luchtvaartproducten en houdt zich ook bezig met het goedkeuren van aanpassingen en herstellingen aan vliegsystemen en structurele elementen van luchtvaartuigen. De dienst levert de vergunningen en specifieke goedkeuringen aan conceptieorganismen in het domein van de luchtvaart, conform de lopende internationale luchtvaartprocedures.

Basisactiviteiten

- Behandeling van dossiers in verband met de certificatie van luchtvaartproducten en –componenten, vallende onder nationale bevoegdheid.
- Behandeling van dossiers in verband met de geluidscertificaten (= het totaal aantal van de luchtwaardigheids-certificaten)
- Goedkeuring van wijzigingen of herstellingen aan een in België ingeschreven luchtvaartuig (80 in 2008)
- Voorbereiding van het beleid en bepaling van de strategie
- Technische, administratieve en procedurele ondersteuning aan de dienst Private Luchtvaart voor het afleveren van goedkeuringen aan onderhouds-organisaties (32 in 2008) en organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid volgens de procedures EASA (European Aviation Safety Agency)
- Goedkeuring van Emergency Equipment Layout (25 in 2008)

Resultaten 2008

- 6 erkenningen als onderhoudsorganisatie volgens EASA (Subpart F)

Directie Luchtruim en Luchthavens

Dienst Luchtruim

Deze dienst is belast met:

- de algemene beleidsvoorbereiding op het gebied van de operationele, technische en beheersaspecten van het luchtruim, met de analyse van studies inzake beleidsopties en op grond daarvan het ontwikkelen van strategische scenario's;
- De organisatie en het beheer van het Belgische luchtruim;
- De studie en de voorbereiding van aanpassingen van de luchtregels waarvoor de dienst verantwoordelijk is, zowel op nationaal als op internationaal vlak;
- De coördinatie tussen de militaire en de burgerluchtvaart;
- De organisatie en medewerking aan technische en operationele werkgroepen met specifieke opdrachten;
- De redactie en de tenuitvoerlegging van de reglementering betreffende de omzetting van de Europese regelgeving (introductie van een Safety Management System, realisatie van risicoanalyses en het nemen van maatregelen om risico's te verminderen) naar het Belgische recht;
- De coördinatie van het introduceren van het "Single European Sky" samen met Eurocontrol en de Europese Unie en de coördinatie van de algemene aspecten van het beheer van het luchtruim met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie:
- Het aanreiken van de expertise voor de ontwikkeling van de nationale reglementering beheerd door andere directies van het DGLV;
- Het aanreiken van reglementaire expertise aan de BSA-ANS bij het certificeren van de ANSP's;
- Het opstellen van de reglementering inzake het beheerscontract van Belgocontrol;
- De administratieve aspecten van de omzetting van de internationale reglementering in Belgisch recht;
- Het opvolgen van de institutionele aspecten van Eurocontrol;
- De follow-up en coördinatie van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart op nationaal en internationaal vlak;
- Deelname aan het project rond duurzame mobiliteit wat betreft de luchtvaart;

Basisactiviteiten

- Meewerken aan het beheer van de nationale luchtruimstructuur, evenals aan de integratie ervan in het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim"
- Uitwerking, bijwerking en opvolging van de nationale regelgeving Air Navigation Services
- Opvolging van de internationale regelgeving en meewerken aan haar uitwerking
- Opvolgen van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart
- Deelnemen aan vergaderingen en opvolgen van besluiten van Eurocontrol.

Resultaten 2008

Het project van de integratie van België in het concept van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim werd op technisch en operationeel vlak verder gezet door:

- Deelname aan het Single Sky Committee van de Europese Commissie en aan het Safety Regulatory Committee van Eurocontrol. Daar werden de punten betreffende de gemeenschappelijke eisen, de indeling van het luchtruim en de interoperabiliteit besproken.

- Deelname aan het zes staten-initiatief (Benelux, Frankrijk, Duitsland en Zwitserland) ter voorbereiding van de oprichting van FABEC (Functional Airspace Block Europe Central).

- De vooruitgang van het project "SES Rules making organisation" dat binnen de 36 maanden 5 belangrijke internationale regelgevingen dient om te zetten, waarbij voor overeenstemming zal gezorgd worden met het initiatief van het gemeenschappelijk luchtruim.

- De jaarlijkse opvolging van de LCIP (Local Convergence and Implementation Procedure). Dit document omvat alle actiepunten in acht te nemen om de Air Traffic Services-programma's van de lidstaten van Eurocontrol te laten gelijk lopen.

- Er werd deelgenomen aan de vergaderingen betreffende het beheer van het Belgisch luchtruim,de coördinatie- en werkvergaderingen burger/ militair en deze met Belgocontrol.

Op nationaal gebied is de nadruk gelegd op:

- **het USOAP** actieplan van het DGLV met de omzetting van de 5 ICAO-bijlagen « Air Navigation Services » (Bijlagen 3, 4, 10, 11 en 15), evenals de herziening van het KB betreffende de vliegverkeersregels op grond van Bijlage 2 van de ICAO.

- **de coördinatie/ samenwerking met de BSA** die geleidelijk vorm aanneemt door :

  - De deelname van de BSA aan « Monthly Meeting A-SPA »
  - Gezamenlijke deelnames aan fundamentele activiteiten (SSC, SRC, PC, NSA workshops, FABEC workgroups …)
  - Debriefings en informatiewisseling
  - Werkzaamheden uitgevoerd voor BSA (Wijziging van de « meteosensoren » op EBAW, EBCI, EBLG et EBOS).

- **De coördinatie A-SPA met de Defensie en Belgocontrol** die blijft aangroeien en die in de volgende dossiers tot uiting komt:
  - De Europese context SES (gezamenlijk standpunt, ENPRM ...)
  - De omzetting van de 5 ICAO-bijlagen over ANS, de coördinatie van de « State Letters » en andere ICAO-documenten
  - Het koninklijk besluit betreffende « contingency planning for ANSP »
  - Bijwerking van de AIC verbonden met het gebruik van de transponder Mode S (ELS/EHS)
  - Workshop civil-military coordination in ATM/CNS
  - De voorbereiding van de conferentie over radiocommunicatie in Genève
  - De aanvragen tot frequentie-allocaties

De dienst heeft ook actief deelgenomen aan de vergadering van de EANPG (European Air Navigation Planning Group).

Ten slotte dient de nadruk te worden gelegd op de Bijdrage tot de ontwikkeling en de opstelling van het Safety Programma voor het DGLV.

Single Sky Committee
In het kader van het tot stand brengen van het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim, wordt regelmatig deelgenomen aan de door de Europese Commissie gecoördineerde vergaderingen van het Single Sky Committee waar ondermeer het onderzoek en de aanneming na redactionele of inhoudelijke wijzigingen, van diverse uitvoeringsbepalingen op basis van de vier basisverordeningen plaatsvindt

Common Charging Scheme
Ter uitvoering van Verordening tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtverkeersdienstverlening in Europa heeft de dienst t met de Beleidscel van de heer Minister samengewerkt aan projecten gericht op de integratie van haar bepalingen in de Belgische interne juridische orde, zoals het wijzigen van het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de Gewesten inzake de verlening van plaatselijke luchtvaartnavigatiediensten op de regionale luchthavens, het wijzigen en het aanpassen van het beheerscontract tussen de Belgische staat en Belgocontrol, enz.

SES II
De dienst heeft een actieve bijdrage geleverd tijdens de bespreking en redactie van het tweede pakket betreffende het Gemeenschappelijk Europees Luchtruim waardoor de SES regelgeving uitgebreid wordt naar leefmilieu, prestatiedoelstellingen, het uitbouwen van de pan-Europese netwerkfunctie en het financieren van gemeenschappelijk projecten

Uitbreiding van de EASA basisverordening

De dienst heeft een actieve bijdrage geleverd tijdens de bespreking en redactie van de ontwerpverordening tot wijziging van de EASA-basisverordening waardoor EASA eveneens bevoegd wordt voor de veiligheid van ANS en ATM.

Dienst Luchthavens

Deze dienst is belast met:

- De redactie van de reglementering inzake de certificatie van luchthavens en de implementatie ervan;
- De redactie van de reglementering inzake de autorisatie van niet-gecertificeerde luchtvaartterreinen (vliegvelden, helihavens, ulmodromen, terreinen voor paramotoren) en de implementatie ervan;
- De medewerking aan de activiteiten van de internationale organisaties in verband met luchtvaartterreinen;
- De redactie van de reglementering inzake de luchtvaarterfdienstbaarheden met inbegrip van het bebakenen van hindernissen, en de implementatie ervan;
- De studie en de medewerking aan de aanpassing van het deel van de luchtregels waar de dienst verantwoordelijk voor is, zowel op nationaal als op internationaal vlak;

- De redactie van de reglementering inzake de luchtvaartactiviteiten zoals luchtsport (parachutespringen, vliegmeetings, …) en ballonvaart, en de implementatie ervan;
- De redactie van de reglementering inzake de toelating voor luchtactiviteiten die de luchtvaart kunnen hinderen (vuurwerk, modelvliegtuigen, …) en de implementatie ervan.
- Het opstellen en opvolgen op Europees en nationaal vlak van de reglementering inzake de toewijzing van 'slots' en de grondafhandeling;
- Het verzamelen van statistieken over het luchtverkeer op de Belgische luchthavens;
- Het opvolgen van de economische regelgeving m.b.t. de exploitatie van Brussel-Nationaal
- Het verstrekken van adviezen voor het toekennen van luchtvaartfrequenties
- De administratieve aspecten van de omzetting van de internationale reglementering in Belgisch recht.

Basisactiviteiten

- Certificering van de luchthavens en controle van de conformiteit ervan
- Afgifte van machtigingen aan luchtvaartterreinen (vliegvelden, helihavens en ulmodromen) en controle van de conformiteit ervan
- Afgifte van toelatingen voor luchtvaartactiviteiten
- Afgifte van toelatingen voor modelluchtvaart
- Beantwoorden van adviesaanvragen i.v.m. bouwvergunningen voor constructies (met inbegrip van windturbines) die het luchtverkeer kunnen verhinderen
- Opvolgen van de toewijzing van slots op de luchthaven Brussel-Nationaal
- Behandelen van dossiers met betrekking tot de onroerende goederen die nodig zijn voor de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en van de luchtvaartnavigatiediensten, en beheren van onroerende goederen die eigendom zijn van de Belgische overheid
- Bijhouden van statistieken over de luchtvaart
- Opvolgen van de regelgeving betreffende de luchthavengelden op het niveau van de Europese Commissie

Resultaten 2008

De dossiers van de 6 gecertificeerde luchthavens (Brussel-Nationaal, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Luik-Bierset en Kortrijk-Wevelgem) werden opgevolgd, met veel aandacht voor het veiligheidsbeheerssysteem (Safety Management System) van de uitbaters en de correcties van eerdere auditvaststellingen. In totaal vonden in 2008 43 audits plaats op deze luchthavens.

Een aantal veiligheidsstudies, opgesteld door de luchthavenuitbaters, werden door de dienst geëvalueerd. Voorbeelden: CAT III homologatiedossier van Charleroi Brussels South; taxiwegseparatie op Brussels Airport.

De dienst heeft deelgenomen aan internationale besprekingen van het Voorstel van de Europese Commissie inzake de uitbreiding van de bevoegdheden van het Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid (EASA) inzake luchtvaartterreinen.

In 2008 werden controles uitgevoerd op 17 vliegvelden en 45 helihavens. Ook werden er 109 machtigingen voor tijdelijke helihavens gegeven.

Er werden 257 adviezen i.v.m. bouwvergunningen voor gebouwen gegeven en 59 adviezen i.v.m. windturbines.

Bij benadering werden in 2008 200 toelatingen gegeven voor het loslaten van ballonnetjes, 8 toelatingen voor kabelballons, 250 toelatingen voor vuurwerk, 10 toelatingen voor sky-tracers, 9 toelatingen voor het droppen van voorwerpen, 55 toelatingen voor het opstijgen met een luchtballon, 20 toelatingen voor parachutesprongen, 2 toelatingen voor een vliegerevenement, 60 afwijkingen op de minimale vlieghoogte of het vliegverbod boven Brussel, 19 toelatingen voor ballonvaartmeetings en 1 toelating voor een luchtvaartmeeting.

De herziening van de circulaires betreffende vliegvelden, luchtballonmeetings, modelluchtvaartterreinen en modelluchtvaart voor commerciële doeleinden werd voorbereid.

Slots
De Verordening betreffende gemeenschappelijke regels voor de toewijzing van "slots" op communautaire luchthavens werd gewijzigd. De weerslag van deze verordening op de slotcoördinatie op Brussel-Nationaal wordt onderzocht en de eventueel te nemen maatregelen uitgewerkt. Dientengevolge werd een ontwerp van koninklijk besluit voorbereid.

Daarboven, blijft de dienst nauwlettend de door de Commissie voorgestelde of genomen initiatieven ter bevordering van de toepassing van deze Verordening op de communautaire luchthavens opvolgen, zoals het actieplan van de Commissie over luchthavencapaciteit in 2007, de consultatievergadering tussen de Commissie en verschillende stakeholders over de toepassing van deze Verordening, enz.

Lawaaihinder en milieukwesties

De dienst heeft een technische expertise geleverd in het kader van de voorbereiding van een samenwerkingsakkoord tussen de Staat en de Gewesten betreffende het beheer van de geluidshinder rond de luchthaven Brussel-Nationaal.
Een werkgroep werd opgericht om te pogen een antwoord te vinden voor probleem van de wind en van de hoogte tijdens de nadering en de opstijging.
Technische ondersteuning werd verleend aan de advocaten van de Belgische Staat in talrijke geschillen tegen het spreidingsplan.
De dienst heeft deelgenomen aan de werkzaamheden van verschillende werkgroepen betreffende de opname van de internationale luchtvaart in het Europese systeem van emissiehandel.

Luchthaven Brussel-Nationaal
Na de oprichting van de Dienst economische regulering en in samenwerking met deze overheid heeft de dienst zijn rol van advisering van de Minister inzake regulering betreffende de exploitatie van de luchtvaart blijven uitoefenen.

Zo heeft de dienst, naar aanleiding van het voorstel van een Ontwerprichtlijn door de Europese Commissie, onder andere verschillende consultaties en vergaderingen met relevante belanghebbers (zoals de luchthavens, de luchtvaartmaatschappijen, de Gewesten, de Commissie, andere Lidstaten, enz) georganiseerd of deelgenomen.

De discussies omtrent deze ontwerprichtlijn zijn voltooid en de Richtlijn werd gepubliceerd. Momenteel coördineert de dienst zijn omzetting

Directie Belgische Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaartnavigatiediensten (BSA-ANS)

De BSA-ANS is de nationale toezichthoudende overheid voor de verleners van luchtvaartnavigatiediensten, die door elk lid van de Europese Unie wordt aangesteld. De taken van de BSA-ANS liggen voornamelijk in de certificatie en het toezicht voor wat betreft de veilige en efficiënte verlening van luchtvaartnavigatiediensten. Dit kadert in de realisering van het gemeenschappelijk Europees Luchtruim.

De voornaamste doelstellingen van deze directie zijn het certifiëren van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten (Air Navigation Services) en de supervisie ervan. Het geheel kadert in het project "Single European Sky, (SES)" van de Europese Commissie dat het "Air Traffic Management" (beheer van het luchtverkeer in het algemeen) wil rationaliseren, meer efficiënt maken, de kosten voor de gebruiker uiteindelijk drukken en een algemene harmonisatie doorvoeren en bestendigen.

De BSA-ANS neemt deel aan internationale werkgroepen kaderend in haar werkzaamheden en is eveneens betrokken bij het project Galileo.

Basisactiviteiten

- Certificeren van verleners van luchtvaartnavigatiediensten
- Superviseren van verleners van luchtvaartnavigatiediensten
- Certificeren van een Air Traffic Services-opleidingsorganisatie
- Superviseren van de bekwaamheidsnormen voor luchtverkeersleiders

Resultaten 2008

De activiteiten van de BSA-ANS in het jaar 2008 werden toegespitst op volgende domeinen:

- supervisie van BELGOCONTROL
- supervisie van het Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) door deelname aan de activiteiten van het vier Staten NSA Committee (4 St NSAC) waarvan de BSA-ANS het voorzitterschap waarneemt
- deelname aan de activiteiten gepaard gaande met de implementatie van het FABEC "Functionnal Airspace Block Europe Central). De aanzet werd gegeven voor het oprichten van het 6 Staten NSAC waarvan de BSA-ANS eveneens het voorzitterschap waarneemt.
- deelname als teamleader van het certificatieteam opgericht voor de certificatie van EGNOS
- de certificatie van EAD (European AIS Data Base)
- deelname aan de certificatie van het trainingscentrum voor luchtverkeersleiders van de nederlandse luchtverkeersleidingsdienst.
- het voorbereiden van de certificatie van het trainingcentrum van Belgocontrol
- deelname aan de creatie van de vergunningen voor luchtverkeersleiders
- het ondergaan van een "peer review" als 4St NSAC ("peer review" is een wederzijds "teach en learn" process, audit, georganiseerd tussen de NSA's op voorschrift van de EC)
- het organiseren van een "peer review" van de Letse NSA
- de aanzet werd gegeven tot de certificatie van de ATM van Defensie.
- Expertise leveren in het kader van audits gehouden door de dienst Luchthavens van DGLV
- deelname aan allerhande vergaderingen in het kader van de EC, Defensie, EUROCONTROl enz.

- het voorbereiden van de nieuwe taken van de BSA-ANS in het kader van SES II, met inbegrip van structurele veranderingen van de BSA-ANS.

Directie Vergunningen

Deze directie reikt de vliegvergunningen en de bevoegdverklaringen uit voor het vliegend personeel. Zij organiseert de theoretische examens voor het behalen van de vergunningen. Zij valideert en erkent de in het buitenland behaalde vlieglicenties.

Bovendien keurt deze directie de organisaties goed die instaan voor de opleidingen met het oog op het bekomen van vliegvergunningen en bevoegdverklaringen. Ze keurt ook de vormingsprogramma's goed voor deze instellingen. Zij controleert de synthetische vliegtrainers. Zij neemt deel aan de Europese harmonisering van de reglementen voor wat betreft het vliegend personeel.

Deze directie kent de bewijzen van onderhoudsbevoegdheid voor luchtvaartuigen toe en keurt de organisaties goed die instaan voor de opleiding voor het onderhoud.

Ze *staat sinds mei 2009* eveneens in voor het afleveren van de *vergunningen* voor luchtverkeersleiders en de erkenning voor de instellingen die voor hun opleiding moeten zorgen.

Deze directie houdt ook het register van Belgische burgerluchtvaartuigen bij, en beheert de inschrijvingen en de schrappingen.

Basisactiviteiten

- Behandelen van de dossiers met betrekking tot de erkenning van vliegscholen
- Behandelen van de dossiers met betrekking tot de goedkeuring van synthetische vliegtrainers
- Behandeling van de dossiers met betrekking tot de erkenning van opleidingsorganisaties voor luchtvaartuigonderhoud
- Beheren van een databank van examenvragen voor de organisatie van theoretische examens
- Behandelen van de dossiers in verband met vliegvergunningen
- Behandelen van de dossiers in verband met vergunningen onderhoudspersoneel luchtvaartuigen
- *Behandelen van de dossiers in verband met vergunningen luchtverkeersleiders.*
- Behandelen van de dossiers in verband met inschrijvingen van luchtvaartuigen.
- Behandelen van de dossiers in verband met toelatingen instructeur synthetisch vliegen

Resultaten 2008

- *In 2008 werden verschillende besluiten gepubliceerd die in 2007 opgesteld werden. Wij vermelden hier o.a. als belangrijkste*
    - *het KB vliegvergunningen piloten vliegtuigen*
    - *het KB Medische organisatie*
    - *het KB Vergunningen luchtverkeersleider*
    - *het KB Medische Voorwaarden luchtverkeersleider*
    - *wijziging KB Ultralichte Motorluchtvaartuigen*

- *In 2008 werd verder gewerkt aan het bijwerken van de regelgeving inzake vergunningen van piloten zodat een soepele overgang naar de toekomstige EASA regelgeving mogelijk wordt. Aan het opstellen en bijwerken van de EASA regelgeving inzake vliegvergunningen wordt door verschillende personen van de Directie actief deelgenomen.*
- *In 2008 werd de Europese richtlijn 2006/23/EC van 5 april 2006 in de Belgische wetgeving omgezet zodat binnen de gestelde termijn vergunningen voor luchtverkeersleiders zullen kunnen afgeleverd worden.*
- Momenteel zijn 62 organisaties erkend voor vliegopleiding voor het bekomen van vergunningen van bestuurder van zowel vliegtuigen als helikopters waarvan er *3* erkend werden in 200*8*. Daarnaast zijn er 4 opleidingscentra PART 147 voor onderhoudspersoneel erkend.
- Er zijn 2*7* simulators erkend voor vliegopleiding. *In 2008 werden 3 nieuwe simulatoren goedgekeurd.*
- Er werden *97* nieuwe vergunningen uitgereikt aan onderhoudspersoneel van luchtvaartuigen. Er werden *717* vergunningen gewijzigd en *62* vergunningen hernieuwd.
- Er werden *504* bewegingen (inschrijvingen/schrappingen) in het luchtvaartregister uitgevoerd
- Er namen *780* kandidaten deel aan de theorie-examens voor het bekomen van een vliegvergunning. Alle theorie-examens voor het bekomen van vliegvergunningen worden door middel van dit geautomatiseerd systeem georganiseerd.

<u>Directie Inspectie</u>

- Het uitvoeren van risicoanalyses onder meer door middel van het bijhouden en analyseren van databases, dit met het oog op het voeren van een efficiënt inspectiebeleid en de eventuele bijsturing van het beleid in het algemeen;
- Het uitvoeren van het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart: dit gebeurt voornamelijk door het voeren van een preventiebeleid, gekoppeld aan een inspectiebeleid, waarbij door middel van het uitvoeren van onaangekondigde inspecties een toetsing gebeurt op de naleving van het geheel van de internationale en nationale luchtvaartregulering en van de administratieve handelingen van het Directoraat-generaal luchtvaart. De inspecties worden in de eerste plaats gestuurd door de voormelde risicoanalyse. Daarnaast worden op alle domeinen van de luchtvaart inspecties uitgevoerd bij wijze van ontrading en waakvlam die tevens indicatoren opleveren voor de risicoanalyse en als dusdanig in functie hiervan kunnen opgedreven worden;
- Het beleid inzake crisismanagement zowel op het vlak van de veiligheid (ongevallen, noodsituaties, alarmfases) als van de beveiliging van de burgerlijke luchtvaart; zulks omvat de uitwerking, goedkeuring en opvolging van de crisisplannen op lokaal en op federaal vlak; zulks omvat tevens het verzekeren van een permanentie;
- Het coördineren en sturen van de luchthaveninspecties van de Belgische luchthavens;

Deze directie kan onderzoeksdaden verrichten op eigen initiatief of op verzoek die kunnen leiden tot repressief (PV aan parket, geldboetes, …) optreden tegen personen en bedrijven bij overtredingen van bestaande reglementen of machtigingen. Tevens kan deze directie administratieve sancties initiëren.

Basisactiviteiten

- Mandateren van het personeel van de luchthaveninspectie
- Uitvoeren van inspecties met betrekking tot de veiligheid
- Controleren van de geluidsquota
- Beheren van crisissituaties naar aanleiding van luchtvaartincidenten

Resultaten 2008

Algemeen toezicht veiligheid

Het aantal inspecties wordt tijdens het jaar 2009 op hetzelfde peil als 2008 gehouden

en dit op alle domeinen van de luchtvaart, met inbegrip van inspecties op de naleving van de geluidsreguleringen

Bijkomende inspecties worden wel uitgevoerd op de naleving van de slots.

De luchtvaartinspectie stelde een handboek op waarin de algemene politiek en procedures beschreven worden welke als leidraad moeten dienen om de inspecteurs bij het uitvoeren van hun werkzaamheden bij te staan. Zowel de procedures betreffende de vaste inspecties (SAFA-inspecties, inspecties van gevaarlijke goederen, inbreuken op de wetgeving) als inspecties ten gevolge van het uitvoeren van risicoanalyses worden beschreven.

Tevens werd een belangrijke bijdrage geleverd op Europees vlak bij de totstandkoming van verordeningen inzake de veiligheid van de luchtvaart

SAFA-Toezicht

De Directie Inspectie participeert zeer actief aan het Europese SAFA-programma dat erop gericht is vreemde luchtvaartuigen, tijdens tussenstops op Belgische luchthavens te onderwerpen aan grondinspecties. Deze inspecties betreffen boorddocumenten, veiligheidsuitrusting aan boord, vracht, onderhoudsprocedures, staat van luchtwaardigheid van het toestel. De resultaten ervan worden mede verwerkt in een centrale databank van EASA die de lidstaten o.m. toelaat de nodige indicatoren te verzamelen om zich een beeld te vormen van de veiligheid van specifieke maatschappijen bij het toekennen van verkeersrechten.

Verder werden nog inspecties uitgevoerd op Belgische luchtvaartuigen (SANA-inspecties), luchtvaartmaatschappijen, luchtvaarttechnische bedrijven en luchtverkeersdiensten.

Tevens worden klachten of vragen omtrent veiligheid, ontvangen van burgers, politie, administraties of parket, door de Directie Inspectie behandeld.

Samenwerking gewestelijke luchthaveninspecties

De nodige afspraken werden gemaakt met de gewestelijke overheden teneinde de regionale luchthaveninspecties te kunnen aansturen vanuit de federale luchtvaartinspectie, ressorterende onder de Directie Inspectie. Samengevoegd met de luchthaveninspectie van Brussels Airport stuurt de Directie

Inspectie op deze wijze een 850-tal personeelsleden aan (inspecteurs, agenten en hulpagenten van de luchthaveninspecties), van wie ze tevens de toezichtactiviteiten coördineert.

Gelet op de regionalisering is het DGLV verplicht de luchthavens permanent met inspecteurs te bemannen.

De ondersteuningscellen

Dienst Handelsluchtvaartexploitatie

Ze concretiseert het beleid inzake geregeld en niet-geregeld luchttransport. Om dit te bereiken, onderhandelt ze bilaterale luchtvaartakkoorden en levert ze exploitatievergunningen aan luchtvervoerders voor handelsluchtvaart. Dit gebeurt na evaluatie van de ondernemingsplannen en de commerciële voorwaarden voor exploitatie.

Basisactiviteiten

- Behandelen van dossiers in verband met exploitatievergunningen van Belgische luchtvaartmaatschappijen
- Behandelen van dossiers in verband met machtigingen voor luchtarbeid en luchtdopen
- Afleveren van tijdelijke toelatingen voor het vliegen boven Belgisch grondgebied voor in het buitenland ingeschreven luchtvaartuigen die niet over een bewijs van luchtwaardigheid beschikken
- Toekennen van verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten
- Onderzoeken van programma's en toekennen van verkeersrechten voor geregelde vluchten
- Beheren van de dossiers van de bilaterale luchtvaartbetrekkingen
- Beheren van de financieel-economische aspecten van de dossiers handelsluchtvaartexploitatie

Resultaten 2008

Het Directoraat-generaal Luchtvaart heeft 74 machtigingen voor luchtarbeid en/of luchtdopen afgeleverd, en 67 wijzigingen.

Inzake het *geregeld luchtvervoer* worden verkeersrechten toegekend voor geregelde luchtdiensten van en naar België en dossiers in verband met het onderzoek van tarieven voor geregelde vluchten behandeld.

Op het vlak van de toekenning van trafiekrechten voor *niet geregeld vervoer* (chartervervoer) werden er voor het IATA-jaar, dat loopt van 1 november 2007 tot 31 oktober 2008, meer dan 2000 aanvragen voor trafiekrechten voor meer dan 14000 vluchten van of naar Belgische luchthavens (zowel passagiers- als cargovluchten) behandeld. Hierbij ging het om zo'n 108 verschillende buitenlandse maatschappijen. Dit zijn enkel buitenlandse maatschappijen uit niet-EU-landen, die commerciële vluchten willen uitvoeren van of naar hun eigen land (derde en vierde vrijheden) of naar een derde land (vijfde of zevende vrijheid), of maatschappijen uit EU-landen, die vluchten wensen uit te voeren tussen België en landen buiten de Europese Economische Ruimte. De luchtvaartmaatschappijen uit de Europese lidstaten dienen geen trafiekrechten te bekomen voor vluchten binnen de Europese Economische Ruimte.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart beheert de *bilaterale luchtvaartovereenkomsten*.

Het Directoraat-generaal Luchtvaart heeft ook 82 *permits to fly* (tijdelijke toelatingen overvliegen van België) toegekend

Juridische Cel

De Juridische Cel werkt de Belgische luchtvaartregelgeving uit overeenkomstig de normen en aanbevelingen van de internationale organisaties: ICAO, JAA, EASA en ECAC. Zij staat eveneens in voor de juridische omzetting van de Europese richtlijnen en in voorkomend geval, de aanpassing van het Belgisch recht aan de Europese verordeningen. Zij verzekert de coördinatie van deze regelgeving.

Tijdens de gerechtelijke procedures voor de rechtbanken en de administratieve procedures voor de Raad van State, staat de Juridische Cel in voor het bestuderen en voorbereiden van het technisch-juridisch dossier, en de opvolging hiervan doorheen de procedure.

In overleg met de betrokken Directies stelt de Juridische Cel aan de Directeur-generaal administratieve maatregelen voor inzake inbreuken op de luchtvaartreglementering en volgt zij het administratieve luik verder op.
De Juridische Cel levert allerhande juridische bijstand aan de verschillende Directies binnen het Directoraat–generaal Luchtvaart.

Op internationaal gebied, bereidt de Juridische Cel de wetsontwerpen voor met het oog op de goedkeuring en opzegging van internationale verdragen of verdragswijzigingen.

Basisactiviteiten

- Verlenen van juridische adviezen
- Beheren van interne administratieve geschillen
- Beheren van geschillen
- Beheren van administratieve sancties
- Uitwerken van de luchtvaartreglementering
- Ratificeren en opzeggen van internationale verdragen

Cel internationale en EU-aangelegenheden

De strategische cel onderhoudt en coördineert de contacten met de internationale organisaties (EU, ICAO, ECAC en ABIS). Deze cel behartigt de Belgische en Europese belangen binnen deze organisaties en definieert, op basis van deze internationale visie, de grote lijnen inzake luchtvaartpolitiek en vertaalt deze in concrete aandachtspunten voor de verschillende entiteiten van het Directoraat-generaal. Daarenboven onderhandelt deze cel de bilaterale akkoorden voor de exploitatie van luchtverbindingen door Belgische luchtvaartmaatschappijen.

De strategische cel verzekert tevens de rol van informatieambtenaar en is belast met het beantwoorden van schriftelijke en mondelinge parlementaire vragen, alsmede interpellaties

Cel Human Resources

De cel ondersteunt het human-resourcesbeleid van het Directoraat-generaal. Ze is nauw betrokken bij de personeelsplanning en aanwervingen, adviseert de personeelsleden en het management.

Basisactiviteiten

- Beheren van de personeelsplanning en de aanwervingen
- Beheren van de competenties
- Begeleiden van de personeelsleden op human resources-vlak
- Meewerken aan het human resources

Cel Kwaliteit en Interne Controle

De cel Kwaliteit en Interne Controle (S-QUA) helpt de personeelsleden van het Directoraat-generaal Luchtvaart in de uitoefening van hun verantwoordelijkheden met het oog op de uitvoering van het beleid en streeft een verbetering van de kwaliteitseisen en de klantentevredenheid na. Vanuit een pro-actief perspectief neemt S-QUA dan ook deel aan de voorbereiding, de coördinatie en de begeleiding van veranderingsprocessen op het niveau van de interne organisatie waaronder het systeem van boordtabellen, de interne procesbeschrijvingen en het “Project Management Office”.

In september 2008 is S-QUA gestart met de uitvoering van interne audits. De uitvoering van audits komt in de eerste plaats tegemoet aan een bekommernis van onze belanghebbenden: zowel individuen, luchtvaartbedrijven als internationale luchtvaartorganisaties (ICAO, EASA...) wensen namelijk zekerheid te hebben over de wijze waarop onze processen verlopen en dat de kwaliteit ervan wordt gewaarborgd.

De cel staat eveneens in voor de opvolging van internationale audits. S-QUA verzorgt onder meer de coördinatie en opvolging van het “ICAO Universal Safety Audit Programme (USOAP)” van de Belgische Staat.
De cel verzamelt daarbij de nodige evaluaties, aanbevelingen, adviezen en alle andere nuttige informatie die voortvloeien uit de doorlichting van de Belgische Staat met betrekking tot de burgerluchtvaart. Om tegemoet te komen aan een aantal auditbevindingen is S-QUA onder meer begonnen met de uitwerking van een centraal opleidingssysteem voor de technische functies tewerkgesteld bij het DGLV. Het project werd aangevat en een methodologie werd in de loop van 2008 uitgewerkt.

S-QUA verzorgt tenslotte de coördinatie en de begeleiding van het Belgisch veiligheidsprogramma. De cel heeft in 2008 een veiligheidsbeleid met betrekking tot de burgerluchtvaart uitgewerkt en op de internetsite van de FOD Mobiliteit en Vervoer laten publiceren.

Basisactiviteiten:

– Beheren en optimaliseren van het intern kwaliteits- en controlesysteem;
– Beheren en optimaliseren van het systeem van processen en procedures bij het DGLV;
– Verzorgen van de projectcoördinatie (PMO);
– Uitvoeren en opvolgen van interne kwaliteitsaudits;
– Opvolgen van externe audits bij het DGLV uitgevoerd door internationale luchtvaartorganisaties;
– Coördineren en opvolgen van het veiligheidsprogramma van de Belgische Staat met betrekking tot de burgerluchtvaart;
– Beheren van de interne competenties en opleidingen;

01. Personeel.

Effectif du personnel/Personeelseffectief in FTE			
Niveau	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2010
A	66,7	60,49	60,83
B	38,5	42,27	43,20
C	24,6	19,75	19,64
D	22,1	16,43	15,54
Totaux/Totalen	**151,9**	**138,94**	**139,22**
Effectif/Personeelseffectief BSA-ANS	9	15,6	15,6

Uitgaven	(in duizendtallen euro)

Statuut	**(PA B.A.)**	**2008**	**2009**	**2010**
Statutair personeel	(01 1100.03)	6.726	6.824	**6.634**
Niet-statutair personeel	(01 1100.04)	759	658	**898**
Personeelsuitgaven BSA-ANS	(01 1100.06)	866	161	**150**
	(02 1200.48)	-	-	**1.316**
	b	8.351	7.643	**8.998**
Totalen	c	8.351	7.643	**8.998**

Verklarende nota.

Voor de berekening van de personeelskredieten wordt verwezen naar OA 21 BA 1100.03.

Om de boekhoudregels opgelegd bij de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat te volgen, dient vanaf 2009 de inzet van personeel gedetacheerd uit een andere overheidseenheid te worden gelijkgesteld met een aankoop van diensten en te worden geïmputeerd op een BA 1200.48 i.p.v .van op een BA 1100.xx.

Bijgevolg worden de bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de BSA-ANS voor 2010, geraamd op 1.466.000 euro, verdeeld over de BA's 52 01 1100.06 (150 keuro) en 52 02 1200.48 (1.316 keuro).

Aangezien het DGLV voor het toezicht op de luchtvaartnavigatiediensten op korte termijn onvoldoende experten kan aanwerven, wordt een krediet van 120 keuro voor externe expertise toegevoegd aan de werkingskredieten (BA 52 02 12.00.01) en gecompenseerd op BA52 02 12.00.48. De aanwervingsplannen worden verder gezet en zodra de nodige aanwervingen kunnen worden gerealiseerd, wordt dit bedrag opnieuw overgeheveld naar de personeelskredieten.

.

Als gevolg van een beslissing van het conclaaf werden de personeelskredieten voor de FOD M&V verminderd met 1.076 keuro waarvan 22 keuro op BA 52 02 12.00.48 werd aangerekend.

02. Werkingskosten.

PA	B.A.	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	1200.01.1	Erelonen	b	238	404	**524**	524	524	524
			c	362	404	**524**	524	524	524
	1200.01.2	Aankopen	b	84	118	**118**	118	118	118
			c	106	118	**118**	118	118	118
	1200.01.3	Energie	b	29	36	**36**	36	36	36
			c	30	36	**36**	36	36	36
	1200.01.5	Vergoedingen	b	154	161	**161**	161	161	161
			c	154	161	**161**	161	161	161
02	1200.01	Totalen	b	505	719	**839**	839	839	839
			c	652	719	**839**	839	839	839
02	7400.01	Uitrusting	b	6	68	**68**	68	68	68
			c	36	68	**68**	68	68	68
02	7400.04	Informatica	b	15	15	**15**	15	15	15
			c	15	15	**15**	15	15	15
02	74.00.04	Informatica	b	-	102	**104**	106	55	55
			c	-	102	**210**	55	55	55
Algemene totalen		**b**	526	904	**1.026**	1.028	977	977	977
		c	703	904	**1.132**	977	977	977	977

Verklarende nota.

Vanaf het begrotingsjaar 2006 werden de persoonsgebonden werkingsmiddelen naar analogie met de andere Directoraten-generaal gecentraliseerd op de afdeling 21. In bovenstaande tabel werden aldus enkel de opdrachtgebonden kredieten opgenomen.
De verhoging van de kredieten onder de BA 12.00.01 is het gevolg van de aanwerving van experten (zie BA 52 02 12.00.48)

Het krediet van 68.000 EUR op de BA 12.00.04 is vereist om het informaticaonderhoud van de toepassingen Icarus, Daedalus en de database van de geneeskundige dossiers van de piloten te verzekeren.

Het vastleggingskrediet van de BA 74.00.04 van 210.000 EUR is noodzakelijk voor de ontwikkeling van de informaticatoepassing Daedalus v2. Wegens budgettaire redenen, werden enkel de basiselementen van het systeem Daedalus in de eerste versie geïmplementeerd. Niettemin moeten de databanken met de vragen voor de verschillende theoretische examens vrij snel, dringend en op regelmatige basis aangepast worden om in overeenstemming te zijn met de Europese reglementering JAR-FCL/EASA. Dat is juist de bedoeling van Daedalus v2.

Bovendien moeten de vertalingen van deze vragen, op een efficiëntere manier dan nu het geval is, in het systeem worden ingebracht. Dit vereist een aanpassing van het systeem Daedalus. Deze aanpassing die reeds voorzien was in 2008 en 2009, werd wegens budgettaire redenen uitgesteld naar 2010.

Indien een diepgaande audit van JAA/EASA zou plaatsvinden aangaande de manier waarop de theoretische examens momenteel in België worden afgenomen, zou er een ernstig risico kunnen ontstaan dat de pilootvergunningen die door België worden uitgereikt, mettertijd niet meer door de andere Lidstaten worden aanvaard, hetgeen een verlies van jobs zou kunnen betekenen voor de Belgische piloten die in het buitenland werken. Op economisch gebied zou dit voor België eveneens tot gevolg kunnen hebben dat de Belgische scholen geen kandidaten meer zouden hebben voor hun pilootopleiding

aangezien de Belgische vergunningen die na afloop van de vorming worden verkregen, niet meer door de andere landen zouden erkend worden.

Voor wat het liquidatiekrediet betreft, wordt dit bedrag van 210.000 EUR over 2 jaar verdeeld (104.000 EUR in 2010 en 106.000 EUR in 2011), teneinde het budgettaire effect van deze actie in 2010 te verzachten.

Vanaf 2012 wordt een bedrag van 55.000 EUR behouden voor de uitgaven voor het beheer van de geneeskundige dossiers van de piloten en van de dossiers van de onderhoudsbedrijven en van de luchtvaartuigen (interface IAM).

B.A. 33 52 02 1200.21 (Beg OA AP BA)

Tekst : Representatiekosten ABIS inde Raad van ICAO (Montréal).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	75	**100**	200	200	200
c	-	75	**150**	200	200	150

Verklarende nota.

De zes leden van ABIS zijn Oostenrijk, de Benelux, Ierland en Zwitserland. Overeenkomstig het "Memorandum of Understanding" (MOU) dat de werking van ABIS vastlegt, duidt elk lid op zijn beurt een permanente vertegenwoordiger aan bij de Raad van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) die het mandaat voor 3 jaar uitoefent (momenteel in handen van Zwitserland). België oefende het mandaat reeds uit van 2000 tot 2003.

In 2007 besliste België zijn beurt om het mandaat uit te oefenen over te slaan zodat dit pas zal aanvangen in oktober 2010.

Overeenkomstig de bepalingen van de MOU, dient de kandidatuur 2 jaar op voorhand te worden aangekondigd, in dit geval dus in oktober 2008. Tevens is er bepaald dat de weerhouden kandidaat zijn functies reeds waarneemt met ingang van de maand april van het jaar voorafgaand aan dat van het mandaat, zijnde april 2009.

Bijgevolg werd een krediet van 75.000 euro ingeschreven op begroting 2009 dat zal aangewend worden ter voorbereiding van de kandidaat die het mandaat zal uitvoeren. Voor 2010 is een vastleggingskrediet voorzien van 150.000 EUR, alsook een liquidatiekrediet van 100.000 EUR. Voor de daaropvolgende jaren 2011 – 2013, dient jaarlijks in 200.0000 euro te worden voorzien, een bedrag dat overeenkomt met de volledige jaarlijkse kost verbonden aan deze functie die zal beëindigd worden in september 2013.

B.A. 33 52 02 12.00.48 (Beg OD AP BA)

Tekst : Bezoldigingen en vergoedingen gedetacheerd personeel.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	-	**1.316**	1.316	1.316	1.316
c	-	-	**1.316**	1.316	1.316	1.316

Verklarende nota.

Verantwoording zie BA 52 01 11.00.06.

03. Andere werkingsuitgaven

B.A. 33 52 02 31.00.01 (Beg OA AP BA) (nieuw)

Tekst : Bijdrage aan het onderhoud van de Low Airdatabase.
(cfr. Art. 2.33.3 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	34	34	**34**	34	34	34
c	34	34	**34**	34	34	34

Verklarende nota.

Het Nationaal Geografisch Instituut ontwikkelde in 2004 een Low Airdatabase. Deze database verzamelt ten behoeve van de militaire en burgerlijke luchtvaart de gegevens over de obstakels.
Het tot stand brengen van deze database kostte 150.000 euro en werd gefinancierd door het Ministerie van Defensie.

De jaarlijkse kost voor het up-to-date houden van deze database wordt geraamd op 100.000 euro. Voorlopig werd afgesproken dat één derde van dit onderhoud ten laste van de begroting van de FOD Mobiliteit en Vervoer zou vallen.

Voor 2010 en volgende jaren wordt dus een uitgave van 34.000 euro voorzien.

B.A. 33 52 03 34.00.01 (Beg OA AP BA)

Tekst : Schadevergoedingen aan derden.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	-	-	-	-	-
c	-	-	-	-	-	-

Verklarende nota

Pro Memorie.
Vanaf 2007 werd dit krediet geïntegreerd in de kredieten van de Juridische Dienst op BA 21 01 34.00.01.

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

ACTIVITEITENPROGRAMMA 52/1.

REGELING VAN HET LUCHTVERKEER EN INTERNATIONALE SAMENWERKING.

Nagestreefde doelstellingen.

Dit programma omvat de kredieten die de Federale Overheidsdienst moeten toelaten zijn verplichtingen na te komen op het vlak van de regeling van het luchtverkeer en de internationale samenwerking.

1. Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en de veiligheidsstations in de Noord-Atlantische Oceaan.

   De bijdrage van België in de kosten van de luchtverkeersdiensten is vastgesteld door middel van internationale overeenkomsten (overeenkomst van Genève van 25 september 1956 inzake gezamenlijke financiering van bepaalde diensten voor de luchtvaartnavigatie). De Belgische bijdrage hangt enerzijds af van de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse diensten en anderzijds van het aantal vluchten over de Noord-Atlantische Oceaan, uitgevoerd door Belgische vliegtuigen.

   In de schoot van ICAO wordt een wijziging van de reglementering inzake deze bijdrage besproken. Gelet op de stand van zaken betreffende deze bespreking mag een stijging van deze bijdrage verwacht worden, maar deze kan nog niet becijferd worden.

2. Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO), van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en van ABIS (Oostenrijk, Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal), en van het SAFA-programma.

- ICAO: vormt als gespecialiseerde technische instelling van de Verenigde Naties een uniek kader voor de verwezenlijking van een consensus omtrent de wereldwijde prioriteiten op het vlak van de burgerluchtvaart. Om haar taak op doelmatige wijze te vervullen en om de betrokkenheid van de Staten te versterken, blijft ICAO zich toespitsen op de prioriteiten: het verbeteren van de coördinatie, het verhogen van de rendabiliteit en het verminderen van dubbel uitgevoerde taken, telkens dat nodig blijkt.
  Gezien de talrijke en belangrijke door haar te vervullen taken dient ICAO te kunnen rekenen op de volle steun van alle overeenkomstsluitende staten.
  Om haar taken doeltreffend te kunnen vervullen rekent ICAO erop dat haar Lidstaten hun bijdragen in het begin van het boekjaar van de Organisatie betalen.

- ECAC: ECAC verzekert een hoofdrol in de uitwerking van het beleid voor de ontwikkeling van het Europees systeem van beheer van het luchtvervoer en in het opvolgen van de implementering van technische en operationele programma's ingesteld in samenwerking met EUROCONTROL. ECAC draagt eveneens bij tot de coördinatie van Europese standpunten en laat ze tot uiting komen ter gelegenheid van evenementen waarbij de internationale luchtvaartgemeenschap zich verenigt om de nieuwe uitdagingen waar de luchtvaart mee geconfronteerd wordt te onderzoeken.

- ABIS: om hun kansen op blijvende vertegenwoordiging in de permanente lichamen van ICAO (o.a.Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,…) te verhogen, hebben de luchtvaartautoriteiten van de 6 ABIS-Staten tot nauwe samenwerking besloten.
  Deze Lidstaten zijn Austria (Oostenrijk), Benelux, Ireland (Ierland) en Switserland (Zwitserland).
  De werking is vastgelegd in een Memorandum of Understanding.

De samenwerking slaat vooral op informatie-uitwisseling, regelmatig overleg, coördinatie en harmonisatie van standpunten. Hiertoe worden driemaal per jaar, na het beëindigen van de Raadszitting, vergaderingen belegd. Om beurt neemt iedere Lidstaat de organisatie op zich. Het voorzitterschap wordt waargenomen door de Lidstaat die een zetelend lid in de Raad heeft.

Eveneens bij beurtrol krijgt iedere Lidstaat de kans om voor 3 jaar het mandaat bij de Raad uit te oefenen (momenteel is dit Zwitserland). Het zetelend lid in de Raad vertolkt er de standpunten van de ABIS-Lidstaten, zoals ze op de vergaderingen zijn vastgelegd.

Verder zetelt ABIS ook in de Commissie inzake Luchtverkeer (Air Navigation Commission) . Deze dient bij de Raad voorstellen in ter wijziging van de Bijlagen van het Verdrag van Chicago. Hiervoor vaardigen de Lidstaten om beurt een technisch luchtvaartdeskundige af. Tussen de vergaderingen in wordt er over belangrijke en dringende items onderling schriftelijk overleg gepleegd en gecoördineerd. Iedere Lidstaat stelt een "Liaison Officer" aan. Deze verbindingsofficier zorgt voor de nodige verspreiding van documentatie en informatie en dit zowel binnen zijn eigen Lidstaat als naar ICAO, ABIS (Montréal) en naar de andere ABIS-landen.
ABIS blijft een efficiënt instrument voor een groep kleine landen om binnen ICAO het luchtvaartbeleid van nabij te volgen en er daadwerkelijk op in te grijpen.

- Het SAFA-programma: in 1996 heeft de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO) een vrijwillige programma van inspecties door de nationale luchtvaartautoriteiten gestart, dat daarna het Universeel programma voor controle op het veiligheidstoezicht (USOAP) is geworden. Zijn implementering is universeel, transparant en verplicht sinds 1998. Inspecties worden uitgevoerd volgens een gemeenschappelijke procedure van de ECAC-lidstaten en zijn daarna het voorwerp van een verslag in een gestandaardiseerde vorm.

Kortom, het activiteitenprogramma heeft de volgende doelstellingen:

- een diepgaandere integratie van de activiteit van de FOD in de Europese en internationale context.
- het streven naar een bevredigend en geharmoniseerd niveau van veiligheid zowel op internationaal als op nationaal vlak.

11. - Bijdragen aan internationale instellingen in het buitenland.

B.A. 33 52 11 35.00.01 (Beg OA AP BA)

Tekst : Bijdrage van België aan de Joint Aviation Authorities JAA.
(cfr. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	23	23	-	-	-	-
c	23	23	-	-	-	-

Verklarende nota

De "Joint Aviation Authorities" (JAA) hadden als doel de uniformiteit van de technische reglementen van de burgerluchtvaart te waarborgen.

Het in 2003 opgerichte Europees agentschap EASA heeft deze rol overgenomen en neemt geleidelijk aan de taken van de JAA over. De JAA blijft in afgeslankte vorm bestaan gedurende een overgangsperiode tot 2009.

Vanaf 2010 wordt deze rol volledig overgenomen door het Europees agentschap EASA. Vandaar dat hier geen krediet meer wordt ingeschreven vanaf 2010.

13. Meteorologische en veiligheidsstations.

B.A 33 52 13 35.00.02 (Beg OA AP BA)

Tekst : Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en de veiligheidsstations van de luchtvaart in de Noord-Atlantische Oceaan (Montréal). (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	10	**10**	10	10	10
c	-	10	**10**	10	10	10

Verklarende nota.

De bijdrage van België in de kosten van de luchtverkeersdiensten in Ijsland en Groenland is vastgesteld bij internationale overeenkomsten (overeenkomst van Genève van 25 september 1956 inzake gezamelijke financiering van bepaalde diensten voor de luchtvaartnavigatie).

De bijdrage van België kan geraamd worden op 10.000 euro, in zoverre:

1. de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse diensten de geraamde kosten niet overschrijden;
2. het percentage Noord-Atlantische overvluchten door Belgische vliegtuigen uitgevoerd onveranderd blijft.

Aangezien de bijdrage een saldo is ten opzichte van de heffingen aan de sector is de hoogte ervan niet te voorspellen. Er wordt dus een provisioneel bedrag ingeschreven.
In 2008 werd het voorziene krediet niet gebruikt omdat er nog een tegoed van vorige jaren bestond.

14. ICAO, ECBL, ABIS en SAFA

B.A. 33 52 14 35.00.03 (Beg OA AP BA)

Tekst : Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart (ICAO Montréal) en van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart (ECBL Parijs).
(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	444	491	**505**	525	525	525
c	491	491	**505**	525	525	525

Verklarende nota.

ICAO (International Civil Aviation Organisation) is een agentschap van de Verenigde Naties, opgericht ten gevolge van de Convention on International Civil Aviation (Convention van Chicago, 1944).

De toelage wordt betaald in toepassing van artikel 61 van deze conventie.
"De Raad legt aan de Algemene Vergadering de jaarlijkse begrotingen voor alsook de toestand van de rekeningen en de raming van de jaarlijkse ontvangsten en uitgaven. De Algemene Vergadering zal deze begrotingen stemmen mits het aanbrengen van de wijzigingen die zij nuttig acht en zal, met uitzondering van de bijdragen vastgesteld in toepassing van hoofdstuk XV m.b.t. de staten die ermee instemmen, de uitgaven van de Organisatie onder de deelnemende staten verdelen, op een, indien nodig, door haar vastgestelde basis."

De Algemene Vergadering stelt 3-jaarlijks het budget vast. Het budget voor de periode 2008-2010 werd vastgesteld op 30 november 2007.
De bijdrage van België wordt bepaald door:

- het totale budget van ICAO dat door de landen moet worden gefinancierd
- het percentage dat België hierin moet betalen. Dit percentage wordt bepaald op basis van 2 factoren, namelijk het belang van de burgerluchtvaart en financiële draagkracht van het land. Momenteel betaalt België 0,81%.

De Algemene Vergadering heeft het 3-jaarlijks budget voor de periode 2011-2013 nog niet vastgesteld. Dit budget zal pas in november 2009 beslist worden.
De raming voor de volgende jaren wordt gebaseerd op het doortrekken van de huidige bedragen en zal afhankelijk zijn van de koersevolutie van de Canadese dollar.

ECAC (Europese conferentie voor de burgerluchtvaart) is een intergouvernementele organisatie, die tot doel heeft in Europa een meer veilige, efficiënte en duurzam luchtvaart aan te moedigen. Ze telt 42 leden en werkt nauw samen met ICAO en de andere internationale burgerluchtvaartorganisaties.
Er wordt geraamd dat de bijdrage voor 2010-2013 op hetzelfde niveau zal blijven als in 2009.

ABIS is een samenwerking van 6 kleinere landen van Europa die gezamenlijk hun belangen bij ICAO verdedigen. Op deze manier kunnen ze op een efficiëntere en effectievere manier wegen op het internationaal luchtvaartbeleid. De tussenkomst van België bedraagt 16% van de werkingskosten.

Het *SAFA*-programma: SAFA-inspecties (Safety Assessment of Foreign Aircraft) zijn veiligheidsinspecties specifiek gericht op buitenlandse bezoekende maatschappijen. Het SAFA-team inspecteert de naleving van verplichte veiligheidseisen die zijn opgesteld door ICAO en die gelden op operationeel gebied, technische aspecten en de veiligheid van passagiers. Het SAFA-team controleert de vliegtuigen, de vluchtvoorbereiding en de vluchtdocumenten. Het SAFA-programma wordt gecoördineerd door de ECAC. Desgevallend moet hiervoor een bijdrage betaald worden.

IFFAS (Internationaal Financial Facility for Aviation Safety) werd in 2002 opgericht door ICAO (resolutie A33-10). IFFAS voorziet een mechanisme dat toelaat een financiële steun te verlenen aan projecten die ernaar streven de veiligheid van de luchtvaart te verbeteren. Vanaf 2009 zal het budget toelaten een regionaal plan inzake veiligheid van de luchtvaart in Afrika te ondersteunen. De deelname is strategisch belangrijk voor België dat zo zijn positie in de internationale onderhandelingen zal versterken.

	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
Bijdrage aan ICAO	383.000 430.000	400.000 400.000	**430.000** **430.000**	450.000 450.000	450.000 450.000	450.000 450.000
Bijdrage aan CEAC	42.000 42.000	43.000 43.000	**43.000** **43.000**	43.000 43.000	43.000 43.000	43.000 43.000
Werkingskosten ABIS	19.000 19.000	20.000 20.000	**20.000** **20.000**	20.000 20.000	20.000 20.000	20.000 20.000
Bijdrage SAFA-programma	0 0	12.000 12.000	**12.000** **12.000**	12.000 12.000	12.000 12.000	12.000 12.000
Bijdrage IFFAS	0 0	16.000 16.000	**0** **0**	0 0	0 0	0 0
Totaal **a** **b/c**	444.000 491.000	491.000 491.000	**505.000** **505.000**	525.000 525.000	525.000 525.000	525.000 525.000

De bedragen houden rekening met lichte schommelingen van de wisselkoersen.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 52/4. : LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

Nagestreefde doelstellingen.

Ingevolge 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 is, met uitzondering van de gebouwen bestemd voor de uitoefening van de activiteiten bedoeld in artikel 170 van de wet van 21 maart 1991, zonder vergoeding overgedragen aan de Staat op de laatste werkdag voorafgaand aan de inbreng van de bedrijfstak luchthaven in BIAC. Die laatste werkdag was 30 september 1998. Bovendien neemt de Staat de rechten en verplichtingen over van de lopende onteigeningsprocedures op voornoemde datum.

Dit programma dient de nodige kredieten te voorzien voor de financiering van:
- de kosten uitvloeiende uit de gerechtelijke zaken waarin de Staat nog verwikkeld is,
- de kosten met betrekking tot bodemsanering,
- de kosten voor nieuwe onteigeningen.

Terugbetaling van bodemsaneringskosten
Artikel 3, van het verkoop-KB van 30.12.2001, gewijzigd door het KB van 12.01.2005, bepaalt dat de vergoeding die de Staat verschuldigd is op grond van de door The Brussels Airport Company overgenomen bodemsaneringverplichtingen in mindering wordt gebracht op de afkoopsom verschuldigd door BAC in geval van vervroegde terugbetaling van de gespreide betalingen van de terreinen

Bodemsaneringdeskundige
Artikel 3, § 2, 1°, van het verkoop-KB van 30.12.2001 bepaalt dat de vergoeding voor het geheel van de externe kosten verbonden aan de door The Brussels Airport Company vervulde bodemsaneringverplichtingen onderworpen is aan de voorwaarde dat de Staat de mogelijkheid zal hebben om de door BAC uitgevoerde schatting van de kostprijs en de vooruitgang van de bodemsaneringswerken en van de voorbereidende onderzoeken te controleren, alsook de externe kosten, in voorkomend geval door benoeming van **een deskundige** naar zijn keuze.

Op het voorstel van Minister van Mobiliteit, de Minister van Financiën en de Minister van Overheidsbedrijven, besliste de Ministerraad van 23.12.2004 om **een expert** aan te wijzen om een continue evaluatie van de gemaakte saneringskosten te maken.

Buiten het feit dat de aanstelling van de betrokken expert een reglementaire basis heeft, wordt deze aanstelling ook verantwoord door het risico dat het uitblijven van die expert een aanzienlijk budgettair risico voor de Staat inhoudt.

De wettelijke bepalingen betreffende de verkoop van percelen aan The Brussels Airport Company door de Staat hebben de eerste genoemde groen licht gegeven om saneringswerken uit te voeren zonder enige budgetbeperking waarbij enige inefficiëntie of buitensporige kosten niet uit te sluiten zijn. Uit een evaluatie die vorig jaar door de expert FUGRO nv uitgevoerd werd, bleek dat de totale saneringskosten tot meer dan 40 miljoen euro kunnen oplopen. Teneinde discussies te vermijden en om ervoor te zorgen dat BAC de van de Staat overgenomen bodemsaneringverplichtingen op een doelmatige manier uitvoert, werd voor het eerst in 2008 een deskundige (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) aangesteld om de voorgelegde facturen te controleren en de in uitvoering zijnde bodemsaneringswerken op te volgen.

Deze controle zal voor de komende jaren 2009-2011 voortgezet worden waardoor een budget noodzakelijk is.

Onteigeningen

Er zijn geen onteigeningen voorzien voor 2010. De Staat is echter nog altijd juridisch verwikkeld in dossiers met betrekking tot onteigeningen.

Het is moeilijk om in te schatten wanneer deze juridische zaken afgehandeld zullen worden en wat de budgettaire impact daarvan zal zijn.

Er is echter een onteigenings-KB daterend van 1998 met betrekking tot naderingbebakening op de luchthaven Brussel-Nationaal waarbij sommige innemingen nog gerechtelijk onteigend moeten worden. Gezien dat dit kb meer dan 10 jaar oud is, is de kans groot dat bij gerechtelijke onteigening het aspect van hoogdringendheid aangevocht kan worden. Deze onteigening werd stilgelegd doordat ze voor The Brussels Airport Company niet dringend was. Bij de onteigening van die resterende innemingen zal er eerst een nieuw KB met nieuwe motivering van hoogdringendheid opgemaakt worden. Om die redenen dient voor deze onteigening geen budget voorzien te worden op de begroting van 2010.
Het Aankoopcomité zegt dat de kost van de nog te onteigenen innemingen miniem is. Het zal het exacte bedrag bezorgen.

41. - Luchthaven Brussel-Nationaal – gronden.

B.A. 33 52 41 12.00.21 (Beg OA AP BA)

Tekst : Expertisekosten ingevolge de bodemsanering.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	15	80	**120**	120	30	-
c	21	350	**-**	-	-	-

Verklarende nota.

In uitvoering van het KB van 30 december 2001 (BS 31/12/2001) waarbij de Staat wordt gemachtigd om onroerende goederen aan de naamloze vennootschap van publiek recht “Brussels International Airport Company” te verkopen, heeft BAC (ex-BIAC) de verplichtingen op zich genomen die de Staat als overdrager moet verrichten inzake bodemsanering voor de verkoop van de gronden opgenomen op de lijst gevoegd bij het voormelde KB, alsook van de door de Staat onteigende gronden ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven met uitzondering van de goederen die nodig zijn voor de exploitatie van Belgocontrol. Nadien moet de Staat BAC vergoeden voor het geheel van de externe kosten verbonden aan de bodemsanering. Voor de terugvordering zullen door BAC facturen worden opgesteld die niet alleen op administratief en boekhoudkundig, maar ook op juridisch en inhoudelijk vlak moeten nagekeken worden teneinde een grondige controle en een opvolging van de saneringswerken te kunnen bewerkstelligen. Dit KB voorziet ook in de mogelijkheid om een deskundige aan te stellen die de uitgevoerde werken zal opvolgen. Gelet op de speciale aard van deze materie werd begin 2008 een expert aangesteld.

Het DGLV dient ook beroep te doen op een advocaat om zekerheid te hebben omtrent de reikwijdte van de verplichtingen van de Staat en omtrent de overeenstemming tussen de uitgevoerde saneringswerken en de van kracht zijnde reglementering. Bijgevolg werd door de beleidscel van Mobiliteit de wens uitgedrukt dat een krediet gelijk aan 1% van het totaal bedrag aan saneringswerken zou gereserveerd worden voor expertise. Dit komt neer op een bedrag van 300.000 euro voor een periode van 3 jaar. Het ereloon voor de advocaat wordt geraamd op 50.000 euro voor een periode van 3 jaar (schatting van jaarlijks zowat 20 dagen tegen 2.000 euro).

Wat voorafgaat resulteert in een globale uitgave van 350.000 euro gespreid over 3 jaar (2009-2011). Tijdens de bilaterale vergadering 2009 werd slechts een gesplitst krediet van 50 keuro weerhouden. Zoals uit de tabel hieronder blijkt is voor 2009 in vastlegging een bedrag van 350 keuro vereist en in ordonnancering een bedrag van 80 keuro. N.a.v. het conclaaf 2009 werd beslist dat de meeruitgave (300 keuro in vastlegging en 30 keuro in vereffening) intern wordt gecompenseerd door een vermindering van de kredieten onder BA 52 41 71.00.10 (30 keuro in vastlegging en in ordonnancering) en BA 51 14 31.00.01 (270keuro in vastlegging).

Jaar	Vastleggingskredieten	Vereffeningskredieten
2009	350 keuro	80 keuro
2010	-	120 keuro
2011	-	120 keuro
2012	-	30 keuro

De verdeling van de vereffeningskredieten is gesteund op volgende raming: 350.000 euro voor 3 jaar wat ongeveer 10.000 euro per maand betekent.

Voor 2009 wordt verondersteld dat de opdracht een aanvang zal nemen in de maand maart en dat de betaling van de facturen voor november en december naar 2010 zal worden overgedragen:

Voor 2009: 8 maandelijkse termijnen voor een totaal van 80.000 euro
Voor 2010: 12 maandelijkse betalingen zijnde 120.000 euro
Voor 2011: 12 maandelijkse betalingen zijnde 120.000 euro
Voor 2012: het saldo zijnde 30.000 euro.

B.A. 33 52 41 14.00.10 (Beg OA AP BA)

Tekst : Bodemsaneringskosten voor de verkoop van gronden van de Staat aan Belgocontrol, aan BAC en aan particulieren.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	132	**2.050**	4.555	13.167	-
c	-	132	**2.050**	4.555	13.167	-

Verklarende nota

Zoals hiervoor reeds vermeld, moet de Staat BAC vergoeden voor het geheel van externe kosten verbonden aan de bodemsanering die door deze laatste, in uitvoering van het KB van 30 december 2001 waarbij de Staat gemachtigd wordt om onroerende goederen te verkopen aan de naamloze vennootschap

van publiek recht “Brussels International Airport Company”, werden ten laste genomen. Het betreft de gronden opgenomen op de lijst gevoegd bij het voormelde KB, alsook de door de Staat onteigende gronden ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven met uitzondering van de goederen die nodig zijn voor de exploitatie van Belgocontrol.

Volgens de tot hiertoe voorgelegde facturen door The Brussels Airport Company, diende de Belgische staat 7.968.820 euro (BTW inbegrepen) aan The Brussels Airport Company terug te betalen voor de gemaakte kosten betreffende de bodemsanering tot 2007. In 2008 zal dit bedrag verrekend worden met 13.051.477 euro dat The Brussels Airport Company aan de Belgische Staat verschuldigd is. Er blijft dan 5.082.657 euro (13.051.477 - 7.968.820) over die in 2009 verrekend zal worden met de bodemsaneringskosten gemaakt in 2008. De door Brussels Airport Company gebudgetteerde te recupereren kosten voor 2008 bedragen 6.164.950 euro (BTW inbegrepen). De verrekening van die kosten in 2009 met het bedrag dat The Brussels Airport Company aan de Staat verschuldigd blijft, toont aan dat de Staat een bedrag van 1.082.293 euro (5.082.657 - 6.164.950) in 2009 zal moeten bijbetalen.

Op 14.04.2009 had The Brussels Airport Company echter nog geen facturen verzonden betreffende de bodemsanering in 2008.

De in de begroting ingeschreven raming van deze saneringskosten is gebeurd op basis van een maximumbedrag aan saneringen en beloopt ongeveer 21.000.000 euro, als volgt te verdelen over de periode 2009-2012: 1.083.000 EUR in 2009, 2.050.000 EUR in 2010, 4.555.000 EUR in 2011 en 13.167.000 EUR in 2012.

Anderzijds bestaat er nog een geschil tussen de Staat en BAC. Wanneer de zaak in het voordeel van de Staat wordt beslecht, zouden de kosten voor 2009 gedekt zijn. Als dit niet het geval is, zullen de geraamde kosten (1.082 keuro) ten laste moeten genomen worden in 2009 of 2010.

B.A. 33 52 41 71.00.10 (Beg OA AP BA)

Tekst : Het verwerven van gronden die de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal en de steun aan de luchtvaart, samen met de eraan verbonden kosten, moeten toelaten.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	1.723	179	**20**	-	-	-
c	2.000	179	**20**	-	-	-

Verklarende nota

De onteigeningen die het Directoraat generaal Luchtvaart uitvoert voor de versterking van de positie van de luchthaven Brussel-Nationaal als internationale luchthaven zijn opgenomen in onteigeningsplan 001.

Dit plan raamde oorspronkelijk voor 2006 de onteigeningen op 2.200 keuro. Ter gelegenheid van de budgetcontrole 2006 werd hiervan een bedrag gelijk aan 700 keuro naar 2007 verschoven.

Bij dit bedrag dienen nog de sommen te worden gevoegd nodig voor de onteigening voor de herlokalisering van het INAD-centrum en het transitcentrum 127 van Brussel-Nationaal voor een bedrag van 138 keuro (KB van 21 april 2007 waarbij de onmiddellijke inbezitneming van sommige percelen nodig voor de herlokalisatie van het INAD-centrum en het transitcentrum 127 op de luchthaven Brussel-

Nationaal en gelegen op het grondgebied van de gemeente Steenokkerzeel van algemeen nut wordt verklaard).

Een recente evaluatie van de kosten 2008 voor het onteigeningsplan 001 bedraagt 2.000 k euro. Dit krediet is vereist voor de acties 2 – 6 – 7 i.v.m. het OCMW te Brussel te financieren

In 2008 werd een voorstel tot vereffening ontvangen voor een totale som van 209.358 EUR. Dit voorstel heeft betrekking op één van de dossiers.

Een bedrag van 20.000 EUR wordt ingeschreven op deze BA voor de regeling van de toekomstige of lopende geschillen betreffende gerechtelijke onteigeningsprocedures.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 52/5 : FONDS VOOR DE FINANCIERING EN DE VERBETERING VAN DE CONTROLE-, INSPECTIE- EN ONDERZOEKSMIDDELEN EN VAN DE PREVENTIEPROGRAMMA'S VAN DE LUCHTVAART.

Nagestreefde doelstellingen.

Dit programma heeft als doel uitgaven te doen in het kader van de financiering en de verbetering van de controle-, inspectie- en onderzoeksmiddelen en van de preventieprogramma's van de luchtvaart.

In de Rijksmiddelenbegroting worden een gedeelte van de inkomsten van de Federale Overheidsdienst toegewezen aan dit programma.

Personeelseffectief programma 52/5 in FTE op 31/12			
Niveau	2008	2009	**2010**
A	18,0	18,0	**18,0**
B	11,0	11,0	**11,0**
C	5,0	5,0	**5,0**
D	1,0	1,0	**1,0**
Totaal FTE	**35,0**	**35,0**	**35,0**

51. Bedrijfserkenningen en inspecties (veiligheid).
(zie ook programma 0)

Resultaten 2007 :
De beschikbare kredieten werden aangewend voor :
- de aanwerving van bijkomend personeel
- bijkomende gespecialiseerde opleidingen voor het personeel

Uitgaven	(in duizendtallen euro)

Statuut	**(PA B.A)**		**2008**	**2009**	**2010**
Statutair personeel	(51 11.00.03)	fb	648	940	**1.069**
		fc	648	940	**1.069**
Niet-statutair personeel	(51 11.00.04)	fb	273	286	**250**
		fc	273	286	**250**
Totalen		fb	921	1.226	**1.319**
		fc	921	1.226	**1.319**

Verklarende nota.

De Directie Inspectie zal na de lopende aanwervingen, ten gevolge van de verplichtingen op het gebied van de luchtvaartveiligheid en beveiliging, bestaan uit 15 personeelsleden. Ingevolge nieuwe opdrachten zal het personeelsbestand van deze dienst nog met 8 extra mensen dienen versterkt te worden.
De bijkomende personeelskosten en werkingskosten worden opgenomen in de activiteiten 51 en 53 van het fonds.

Werkingskosten.

PA	B.A.	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
51	12.00.01.1	Erelonen	fb	375	392	**392**	392	392	392
			fc	242	392	**392**	392	392	392
	12.00.01.2	Aankopen	fb	130	207	**207**	207	207	207
			fc	189	207	**207**	207	207	207
	12.00.01.5	Vergoedingen	fb	45	55	**55**	55	55	55
			fc	45	55	**55**	55	55	55
51	**12.00.01**	**Totalen**	**fb**	550	654	**654**	654	654	654
			fc	476	654	**654**	654	654	654
51	12.00.04	Informatica	fb	529	710	**610**	610	610	610
			fc	625	710	**610**	610	610	610
51	74.00.01	Uitrustingen	fb	52	28	**28**	28	28	28
			fc	39	28	**28**	28	28	28
51	74.00.04	Informatica	fb	-	35	**35**	35	35	35
			fc	-	35	**35**	35	35	35
Algemene totalen			**fb**	1.131	1.427	**1.327**	1.327	1.327	1.327
			fc	1.140	1.427	**1.327**	1.327	1.327	1.327

Verklarende nota

De dienst Luchtruim heeft als taak het beheren van het Belgische luchtruim en vooral op volgende domeinen:

- Integratie van de Single European Sky (SES);
- Meewerken aan het beheer de luchtruimstructuur van het FIR/UIR te Brussel;
- Omzetting van de bijlagen 3, 4, 10, 11 en 15 van de ICAO in nationaal recht tegen uiterlijk juni 2009. Deze activiteit “Rules making organisation” genaamd, wordt geschat op 1700 mandagen;
- Voorbereiden van de activiteiten van het Comité van het luchtruim (BELANC) en deelname aan de vergaderingen van het Comité;
- Op middellange en lange termijn de coördinatie verzekeren van de ANS- activiteiten tussen de ATS-leden (Belgocontrol, defensie en Eurocontrol);
- Deelnemen aan de werkgroepen die de ANS problemen behandelen met andere belangengroepen;
- Deelnemen aan nationale en internationale vergaderingen georganiseerd door ICAO, CEAC, EU, Eurocontrol… (SRC, SCG, Mode S,…);
- Analyseren en voorbereiden van specifieke dossiers die een impact hebben op het gebruik van het luchtruim (UAV, ARN, ACAS, 8.33kHz spacing, FUA, P-RNAV, Mode S, milieu, capaciteit van het vliegveld en van de controlesectoren, classificatie van het luchtruim, overgangshoogte, enz.);
- Deelnemen aan specifieke theoretische en praktische cursussen en opleidingen PPL/SE en IFR.

Deze taken vereisen dat een groot gedeelte van het personeel beschikt over een grondige technische kennis en over een uitgebreide operationele ervaring en expertise. In de praktijk moet men dus kunnen beschikken over personeel dat een opleiding tot luchtvaartcontroleur heeft gevolgd en dat bovendien reeds meerder jaren beroepservaring heeft inzake systemen en procedures gebruikt in de luchtvaartcontrole (de dienst heeft nood aan tenminste 2 ANS-experten). Vermits dat deze vorming slechts kan verkregen worden via een beroepsopleiding tot luchtvaartcontroleur, moet een beroep worden gedaan op oudere experten van Belgocontrol of Defensie.

In 2010 wordt een actie voorzien op de BA 12.00.01 voor het verbeteren van het veiligheidsniveau in en rond de luchthaven van Zaventem. Vanaf 2009 wordt een eerste symposium omtrent veiligheid georganiseerd dat in 2010 zal worden voortgezet. Ondernemingen die in en rondom de luchthaven actief zijn zullen hieraan deelnemen. Bovendien zal het DGLV overwegen een project te lanceren teneinde de efficiëntie en de effectiviteit van de samenwerking tussen de federale bewakingsorganismen, werkzaam in en rondom de luchthaven, te bevorderen.

Sedert 2007 werden 6 E-govers belast met het uitwerken van het ICT-plan voor het DGLV. Met ingang van 2009 was een bijkomende persoon nodig om tot een betere integratie te komen van de modules die in de diverse diensten in gebruik zijn (afleveren van licenties, afleveringen van toelatingen tot arbeid in de luchtvaartsector, inschrijving van luchtvaartuigen, audits en controles van onderhoudsbedrijven en -organismen, audits van scholen voor pilotenopleiding) en voor de update en de helpdesk van het programma PROACC.

Andere werkingsuitgaven.

B.A. 33 52 51 1200.51 (Beg OA AP BA)

Tekst : Kosten voor studies in verband met verbetering van de kwaliteit van controles en inspecties.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
fb	-	-	-	-	-	-
fc	-	-	-	-	-	-

Verklarende nota

Voor 2010 werden geen studies gepland**.**

52. Onderzoek, ongevallen en incidenten

Doelstellingen

Deze onafhankelijke cel van het DG Luchtvaart onderzoekt en rapporteert aan de bevoegde instanties over ongevallen en incidenten, conform de internationale (bijlage 13 van ICAO), Europese (EC 94/56) en nationale (KB van 09/12/1998) reglementering.

De cel heeft tot doel ongevallen te voorkomen. Voor elk ongeval of ernstig incident stelt zij een rapport op met vermelding van de oorzaken en met aanbevelingen omtrent veiligheid op grond van de analyse van de ongevallen en de incidenten. Ze is belast met het onderzoek van alle ernstige ongevallen en incidenten die plaats vonden op Belgisch grondgebied met zowel Belgische als buitenlandse vliegtuigen. Ze werkt mee aan onderzoeken in het buitenland waarbij Belgische vliegtuigen of onderdanen betrokken zijn.

Resultaten 2008

20 dossiers:
- Ongevallen ULM; → 2
- Ongevallen Algemene Luchtvaart; → 6
- Incidenten: → 3
- Commerciele Luchtvaart:
  - Ongevallen: → 2
  - ernstige incidenten; → 2
  - Incidenten: → 2
- Helicopters: → 2
- Steun voor buitenlandse ongevallen; → 1

Personeel

Uitgaven	(in duizendtallen euro)

Statuut	**(PA B.A)**		2008	2009	**2010**
Statutair personeel	(52 11.00.03)	fb	8	-	**-**
		fc	8	-	**-**
Niet-statutair personeel	(52 11.00.04)	fb	47	83	**84**
		fc	47	83	**84**
		fb	55	83	**84**
Totalen		fc	55	83	**84**

Werkingskosten.

PA	**B.A.**	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
52	12.00.01.1	Erelonen	fb	11	48	**48**	48	48	48
			fc	12	48	**48**	48	48	48
	12.00.01.2	Aankopen	fb	1	10	**10**	10	10	10
			fc	1	10	**10**	10	10	10
52	**12.00.01**	**Totalen**	**fb**	12	58	**58**	58	58	58
			fc	13	58	**58**	58	58	58
52	12.00.04	Informatica	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
52	74.00.01	Uitrustingen	fb	-	6	**6**	6	6	6
			fc	-	6	**6**	6	6	6
52	74.00.04	Informatica	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
Algemene Totalen			**fb**	12	64	**64**	64	64	64
			fc	13	64	**64**	64	64	64

Verklarende nota

In 2010 is het krediet op BA 1200.01 samengesteld als volgt :

Honoraria experten	8.000 euro
GSM-kosten	2.000 euro
Beroepskleding	8.000 euro
Technische ondersteuning.	40.000 euro
TOTAAL	58.000 euro

De kosten voor technische ondersteuning betreffen het demonteren van onderdelen van luchtvaartuigen door gespecialiseerd personeel, logistieke ondersteuning voor het vervoeren van onderdelen van verongelukte luchtvaartuigen en de analyse door gespecialiseerde labs. Op basis van de cijfers 2007 – 2008 inzake ongevallenenquêtes worden er jaarlijks gemiddeld 20 onderzoeken uitgevoerd. Een aantal van deze onderzoeken zullen vereisen dat technici demontagewerken uitvoeren, dat transport en opslag in een beveiligde ruimte wordt voorzien en dat door gespecialiseerde labo's analyses worden gedaan (analyse van vloeistoffen en van breuken,…).

Voor 2010 wordt er voorzien in een bedrag van 6.000 euro voor de aankoop van onderzoeksmateriaal m.n. een optische microscoop voor het bestuderen van materiaalbreuk (3.000 euro), een fototoestel om microscopische opnames te maken (1.000 euro), klein mechanisch demontagemateriaal (1.000 euro) en een GPS (1.000 euro).

53. Beveiliging (Directie Inspectie)

Taken:

- Het uitvoeren van risicoanalyses onder meer door middel van het bijhouden en analyseren van databases, dit met het oog op het voeren van een efficiënt inspectiebeleid en de eventuele bijsturing van het beleid in het algemeen;
- Het beleid inzake crisismanagement zowel op het vlak van de veiligheid (ongevallen, noodsituaties, alarmfases) als van de beveiliging van de burgerlijke luchtvaart; zulks omvat de uitwerking, goedkeuring en opvolging van de crisisplannen op lokaal en op federaal vlak en omvat tevens het verzekeren van een permanentie;
- Het coördineren en sturen van de luchthaveninspecties van de Belgische luchthavens;
- Het beleid van en toezicht op de luchtvaartbeveiliging (het geheel van voorschriften en maatregelen ter beveiliging van de luchtvaart tegen wederrechtelijke gedragingen (criminaliteits- en terrorismebestrijding). Dit omvat de beveiligingsplannen van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen evenals de certificatie van het luchtvaartbeveiligingspersoneel.

Deze directie kan onderzoeksdaden verrichten op eigen initiatief of op verzoek die kunnen leiden tot repressief (PV aan parket, geldboetes, …) optreden tegen personen en bedrijven bij overtredingen van bestaande reglementen of machtigingen. Tevens kan deze directie administratieve sancties initiëren.

Basisactiviteiten:

- Erkennen van luchtvrachtagenten met betrekking tot de beveiliging
- Toezicht houden op de luchtvaartbeveiliging
- Mandateren van het personeel van de luchthaveninspectie
- Certificeren van de beveiligingsapparaten
- Beheren van crisissituaties naar aanleiding van luchtvaartincidenten

Resultaten 2008

De activiteiten van de Directie Inspectie richtten zich in 2008 op het toezicht op het nationaal beveiligingsplan luchtvaart, de luchthavenbe-veiligingsplannen van de Belgische luchthavens, de beveiligingsplannen van de luchtvaartmaat-schappijen die Belgische luchthavens aandoen en de beveiligingsplannen van regulated agents (130 – cargo), catering- en cleaningbe-drijven in de luchtvaart.

Op het vlak van de certificatie en vorming van het beveiligingspersoneel werd, in samenwerking met EASTI (het ICAO-ECAC Opleidingscentrum luchtvaartbeveiliging) gestart met de ontwikkeling van een e-learningproject dat erop gericht is al het personeel belast met beveiligingstaken een eenvormige opleiding te geven, gekoppeld aan een certificatie Dit concept heeft overigens nu reeds een modelfunctie op internationaal vlak. Dit geldt momenteel voor het personeel van de luchthaven Brussel, maar wordt, ten gevolge van een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de gewesten, stelselmatig uitgebreid naar het personeel van alle Belgische luchthavens.

De eerste pilootcursus voor management-personeel werd ontwikkeld. Tal van andere cursussen zullen opgesteld worden.

Het door de Europese Commissie opgelegde kwaliteitscontroleprogramma wordt gerespecteerd.

De nodige afspraken werden gemaakt met de gewestelijke overheden teneinde de regionale luchthaveninspecties te kunnen aansturen vanuit de federale luchtvaartinspectie, ressorterende onder de Directie Inspectie. Samengevoegd met de luchthaveninspectie van Brussels Airport, stuurt de Directie Inspectie op deze wijze een 850-tal personeelsleden aan (inspecteurs, agenten en hulpagenten van de luchthaveninspecties), van wie ze tevens de toezichtactiviteiten coördineert.

Gelet op de regionalisering is DGLV verplicht inspecteurs permanent te positioneren op luchthavens.

Personeel.

Uitgaven	(in duizendtallen euro)

Statuut	**(PA B.A.)**		2008	2009	**2010**
Statutair personeel	(53 11.00.03)	fb	88	185	**124**
		fc	88	185	**124**
Niet-statutair personeel	(53 11.00.04)	fb	51	33	**34**
		fc	51	33	**34**
Totalen		fb	139	218	**158**
		fc	139	218	**158**

Zoals bij de activiteit 52.51 worden de personeelskredieten verhoogd om tegemoet te komen aan dringende behoeften inzake audits, controles en inspecties.

Werkingskosten

PA	B.A.	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
53	12.00.01.1	Erelonen	fb	-	413	**379**	379	379	379
			fc	-	413	**379**	379	379	379
	12.00.01.2	Aankopen	fb	28	110	**110**	110	110	110
			fc	28	110	**110**	110	110	110
	12.00.01.5	Vergoedingen	fb	23	65	**65**	65	65	65
			fc	35	65	**65**	65	65	65
53	**12.00.01**	**Totalen**	**fb**	51	588	**554**	554	554	554
			fc	63	588	**554**	554	554	554
53	12.00.04	Informatica	fb	18	580	**580**	580	580	580
			fc	8	580	**580**	580	580	580
53	74.00.01	Uitrustingen	fb	53	30	**30**	30	30	30
			fc	28	30	**30**	30	30	30
53	74.00.04	Informatica	fb	79	50	**50**	50	50	50
			fc	3	50	**50**	50	50	50
Algemene Totalen			**fb**	201	1.248	**1.214**	1.214	1.214	1.214
			fc	102	1.248	**1.214**	1.214	1.214	1.214

Verklarende nota.

De Dienst Beveiliging is belast met de eenvormige opleiding van al het personeel dat belast is met deze taken. Wegens besparingsmaatregelen werden de kredieten voor 2008 verminderd.

In vergelijking met het bedrag ingeschreven voor het budget 2009, bevatten de kredieten op BA 53 12.00.01 in 2010 volgende elementen:

- krediet van 75.000 euro (onveranderd) voor homologatie van de beveiligingsapparatuur door derden. Overeenkomstig de EU Verordening 2320/2002 moet elke lidstaat de veiligheidsapparaten van zijn luchthavens laten homologeren en ze regelmatig inspecteren. Voor België betekent dit ongeveer 120 X-stralen apparaten, 50 metaaldetectiepoorten, 40 draagbare metaaldetectors en alle controlesystemen voor toegang en afsluiten van de Belgische luchthavens;
- krediet van 78.000 euro (onveranderd) voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten waarvan 75.000 euro voor de productie van videodocumenten. De huidige video over de luchthavens heeft een informatieve en een vormingsrol voor alle personen die over een batch moeten beschikken (luchtvaartpersoneel). Elk personeelslid moet deze video bekijken vooraleer het een batch krijgt. De huidige versie is reeds 4 jaar oud en moet geactualiseerd worden.
- verlaging met 34.000 euro (van 60.000 euro naar 26.000 euro) van het krediet bestemd om beroep te kunnen doen op externe expertise voor specifieke opleidingen en opdrachten

De informatica neemt een steeds grotere plaats in bij EASTI (European Aviation Security Training Institute). Waar oorspronkelijk slechts 2 CBT-toepassingen gebruikt werden, die slechts een beperkte ondersteuning vergden, bestaat er vandaag een e-learningproject, dat in de volgende jaren nog verder zal uitgebouwd worden en zal er ook een programma voor de identificatiebadges worden geïnstalleerd. Voor deze software en voor de door EASTI gebruikte hardware is er onderhoud en support nodig.

Het e-learningproject werd in de loop van 2005 opgestart. Het betreft een verplichting die voortvloeit uit de inspectie van de EU in 2004. Het is operationeel sedert juni 2006 en dekt volgende aspecten: vorming en certificatie van veiligheidsmanagers, sensibilisering van het luchthavenpersoneel (dragers van een

identificatiebatch van de luchthaven), sensibilisering van de luchtvrachtagenten en opleiding/certificatie van de screeners. In de toekomst zal het e-learningaanbod nog worden uitgebreid.

Het werken met een e-learningplatform is onontbeerlijk om de bewuste groep in zijn totaliteit te kunnen bereiken, gelet op het feit dat slechts een klein aantal onder hen beschikbaar is voor deze activiteit.

Een nieuwe regulering werd uitgebracht door de Europese Commissie DGTREN inzake de luchtvaartbeveiligingsopleiding van het luchtvaartpersoneel. In totaal wordt in de opleiding voorzien voor 23 verschillende doelgroepen.
Gespreid over de periode van 5 jaar (2009-2013) worden deze opleidingsmodules in een gezamenlijke inspanning met de industrie, Brussels Airport, de gewesten (conform het samenwerkingsakkoord) en ook met andere EU-staten uitgewerkt. Wat België betreft gelden specifieke afspraken over de uitwerking van 7 opleidingspakketten, die evenwel geregeld dienen geüpdate te worden en die tevens in de twee landstalen dienen vertaald te worden.

Een bedrag van 50.000 euro wordt voorzien op BA 7400.04 voor aansluiting op het beveiligd netwerk van het Coördinatieorgaan voor Analyse van de Dreiging (OCAM). Dit netwerk is het resultaat van samenwerking tussen inlichtingendiensten, de federale politie, de FOD Mobiliteit en Vervoer, de douanediensten, de FOD Financiën en de FOD Buitenlandse zaken.

B.A. 33 52 53 35.00.01 (Beg OA AP BA)

Tekst : Bijdragen aan internationale organisaties.
(Cfr. art. 2.33.3 – Algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
fb	151	151	**251**	251	251	251
fc	151	151	**251**	251	251	251

Verklarende nota.

Het krediet is bestemd voor de beveiligingsbijdrage aan internationale organisaties (ICAO/ECAC).

In 2010 is een verhoging van 100.000 euro nodig voor de beveiligingsbijdrage van België aan het ICAO/ECAC.

Op gebied van luchtvaartbeveiliging worden specifieke technische assistentieprogramma's ontwikkeld voor landen die door Belgische lucht- vaartmaatschappijen vluchten worden aangedaan.
Deze programma's kunnen uitgevoerd worden in multilateraal verband via voormelde organisaties evenals via EASTI, in sommige gevallen ook op bilateraal vlak wat de kosten ervan beperkt. Deze bijdrage werd tijdelijk verminderd omdat de assistentieprogramma's niet overeenstemden met de doelstellingen van België.
Maar nu werd er overeengekomen met ICAO en ECAC dat het DGLV zelf de assistentieprogramma's zal leiden, meer bepaald deze voor Centraal-Afrika. Daarom wenst het DGLV voor 2010 en de volgende jaren de bijdrage weer te verhogen. Deze verhoging wordt intern binnen het Fonds Luchtvaart gecompenseerd door een vermindering van

Deze verhoging wordt volledig intern binnen het budgettaire Fonds gecompenseerd door een vermindering van 100.000 euro op BA 52 51 12.00.04 - Informatica assistentie E-Gov.

54. EASA (European Aviation Safety Agency)

EASA (hoofdkantoor in Keulen) werd opgericht door de verordening nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

Door deze verordening wordt een Europese instelling opgericht die geleidelijk de rol van de Joint Aviation Authorities (JAA) zal overnemen.

Toepassingsgebied

1. het ontwerp, de productie, het onderhoud en de exploitatie van luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, alsook op personeel en organisaties die zijn betrokken bij het ontwerp, de productie en het onderhoud van die producten, onderdelen en uitrustingsstukken;
2. het personeel en de organisaties die zijn betrokken bij de exploitatie van luchtvaartuigen.

Deze verordening is niet van toepassing op de hierboven bedoelde producten, onderdelen, uitrustingsstukken, personeelsleden en organisaties wanneer zij bij militaire diensten, douanediensten, politiediensten of dergelijke diensten zijn betrokken.
De lidstaten verbinden zich ertoe ervoor te zorgen dat de doelstellingen van deze verordening bij dergelijke diensten voor zover mogelijk naar behoren in aanmerking zouden worden genomen.

Doelstellingen

1. De belangrijkste doelstelling van deze verordening is de totstandbrenging en instandhouding van een hoog uniform veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart in Europa.
2. Bijkomende doelstellingen, op de onder de onderhavige verordening vallende gebieden, zijn:
   a) een hoog uniform niveau van milieubescherming;
   b) bevordering van het vrije verkeer van goederen, personen en diensten;
   c) bevordering van kosteneffectiviteit in het regelgevings- en certificeringsproces en voorkoming van doublures op nationaal en Europees niveau;
   d) de lidstaten helpen bij het nakomen van hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago door een basis te verschaffen voor een gemeenschappelijke interpretatie en een uniforme uitvoering van de bepalingen daarvan, en door ervoor te zorgen dat die bepalingen in deze verordening en de voor de toepassing ervan vastgestelde voorschriften naar behoren in aanmerking worden genomen;
   e) bevordering van communautaire standpunten inzake normen en voorschriften op het gebied van de veiligheid van de burgerluchtvaart over de gehele wereld door het tot stand brengen van een passende samenwerking met derde landen en internationale organisaties.
3. De middelen om de in de leden 1 en 2 genoemde doelstellingen te verwezenlijken zijn:
   a) de voorbereiding, vaststelling en uniforme toepassing van alle noodzakelijke besluiten;
   b) de erkenning zonder aanvullende vereisten van certificaten, vergunningen, goedkeuringen of andere documenten, die in overeenstemming met deze verordening en de voor de toepassing daarvan vastgestelde uitvoeringsvoorschriften voor producten, personeel en organisaties zijn verleend;
   c) de oprichting van een onafhankelijk Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart;
   d) de uniforme uitvoering van alle noodzakelijke besluiten door de nationale luchtvaartautoriteiten en het agentschap in het kader van hun respectieve bevoegdheden.

Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europese Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG is op 8 april 2008 in werking getreden. Deze richtlijn breidt de bevoegdheden van de Commissie en van EASA uit op het gebied van

licenties en tussenkomsten. Nieuwe verordeningen van de Commissie tot uitvoering van deze basisreglementering zullen begin 2009 worden uitgevaardigd. Dit zal een bijkomende belasting meebrengen voor de directie bedrijfserkenningen voor wat betreft luchtvaartactiviteiten en de privé uitbating van complexe gemotoriseerde luchtvaartuigen en het technische gebruik van de luchtvaartuigen („EU-OPS“)..
De procedures voor het toepassen van deze nieuwe en huidige reglementering (EG) 1702/2003 en (EG) 2042/2003 (ARC, ACAM, ….) moeten uitgewerkt worden, het personeel moet opgeleid worden en de betrokkenen dienen geïnformeerd te worden. Hetzelfde geldt voor de directie Licenties voor het toekennen van vliegvergunningen en goedkeuring van vluchtsimulatoren.

Er is een toekomstige uitbreiding van het mandaat van het Agentschap gepland voor de beveiliging van luchthavens in 2011 en van de luchtvaartnavigatiediensten in 2012.

Middelen
EASA neemt een zeker aantal verantwoordelijkheden van de Lidstaten over.
De eigenlijke uitvoering van de meerderheid van de dagelijkse operationele taken blijft echter onder de bevoegdheid van de Lidstaten onder supervisie van EASA door de procedure van Europese standaardisatie. Deze lidstaten, waaronder België, hebben eveneens samenwerkingscontracten met het Agentschap afgesloten, zoals het door de directie Bedrijfserkenningen beheerde contract dat op 1 juni 2005 in werking is getreden omtrent de goedkeuring van herstellingen en wijzigingen aan in België geregistreerde de luchtvaartuigen. Voor deze taken zetten de Lidstaten personeel ter beschikking van EASA. EASA betaalt hiervoor op zijn beurt een vergoeding voor.
De hierboven beschreven belangrijke uitdagingen impliceren, met name voor het Directoraat Bedrijfserkenningen, de rekrutering en de handhaving van gekwalificeerd en ervaren personeel in overeenstemming met de eisen van de Europese regelgeving hier vermeld.

Personeel

Uitgaven	(in duizendtallen euro)

Statuut	**(PA B.A.)**		**2008**	**2009**	**2010**
Statutair personeel	(54 1100.03)	fb	-	-	-
		fc	-	-	-
Niet-statutair personeel	(54 1100.04)	fb	-	-	-
		fc	-	-	-
		fb	-	-	-
Totalen		**fc**	-	-	-

Werkingskosten.

PA	**B.A.**		**Aard**	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
54	1200.01	fb	Aankopen	-	2	-	-	-	-
		fc		-	2	-	-	-	-
54	1200.04	fb	Informatica	-	1	-	-	-	-
		fc		-	1	-	-	-	-
54	7400.01	fb	Uitrustingen	-	1	-	-	-	-
		fc		-	1	-	-	-	-
54	7400.04	fb	Informatica	-	1	-	-	-	-
		fc		-	1	-	-	-	-
Totaal			**fb**	-	5	-	-	-	-
			fc	-	5	-	-	-	-

Verklarende nota

Momenteel werden voor 2010 geen kredieten ingeschreven.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 52/7: OMBUDSDIENST

Nagestreefde doelstellingen

Op voorstel van de Minister van Mobiliteit en Vervoer heeft de Ministerraad van 1 juni 2001 een ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd betreffende de oprichting van de onafhankelijke Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal.binnen het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

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

Deze maatregel beoogt de ontwikkeling een dienst voor omwonenden, gemeentebesturen en luchtvaartmaatschappijen die het mogelijk maakt :
- de trajecten van de vliegtuigen en de ontwikkeling van de veroorzaakte geluidshinder te controleren en te volgen;
- de burgers te informeren;
- hun klachten en bezwaren te behandelen.

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

Opdrachten

Het Koninklijk besluit van 15 maart 2002, betreffende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002. De opdrachten van deze dienst zijn:

- Het verzamelen en behandelen van klachten en de suggesties van de omwonenden over het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal;
- In functie van de ontvangen klachten, het verzamelen en verspreiden van de informatie in verband met de gevolgde trajecten en de geluidshinder door de vliegtuigen die gebruik maken van de Luchthaven van Brussel-Nationaal;
- Het verzamelen, het registreren en het analyseren van alle pertinente inlichtingen voor het behandelen en het bepalen van de oorzaken van klachten van de omwonenden van de luchthaven;
- Het up-to-date houden van de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- De bemiddeling vergemakkelijken tussen alle partijen die bij de activiteiten op de luchthaven betrokken zijn;
- Een logistieke en administratieve steun verlenen aan het Overlegforum dat de verschillende partijen die hinder ondervinden van overvliegende vliegtuigen regelmatig rond de tafel moet brengen (Gewesten, Provincies, Gemeenten, Operatoren en Verenigingen van omwonenden).

De dienst mag bijstand vragen aan deskundigen teneinde zijn opdrachten tot een goed einde te brengen, houdt de documentatie over de geluidshinder en de trajecten van de vliegtuigen op de luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date.

Tot mei 2003 verzekerde de Ombudsdienst tevens de werking en het secretariaat van het Overlegforum voor de Luchthaven Brussel-Nationaal dat minimaal 4 maal per jaar dient te vergaderen en dat het door de Federale Regering gewenste overleg tussen de verschillende partijen die geluidshinder ondervinden ingevolge de uitbating van de luchthaven dient te organiseren.

Anderzijds zal de Ombudsdienst een jaarverslag van de activiteiten overmaken aan de Staatssecretaris voor Mobiliteit en Vervoer. Dit verslag omvat suggesties en voorstellen betreffende de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal en meer bepaald op het vlak van de huidige geldende normen, de meetresultaten en de gebruikte vliegtuigen.

Door het oprichten van een dergelijke onafhankelijke en autonome Ombudsdienst concretiseert de regering de verbintenis die werd aangegaan in het kader van het akkoord van 11 februari 2000 betreffende de luchthaven Brussel-Nationaal. Vertrekkend uit een bezorgdheid voor transparantie en objectiviteit ten opzichte van het publiek, concretiseert de Ombudsdienst door middel van een uniek loket dat voor iedereen bereikbaar is – autoriteiten, burgers en ondernemers - de middelen en de nodige bekwaamheden om informatie te verschaffen met betrekking tot lawaaihinder, om klachten en suggesties te verzamelen en te behandelen en om de bemiddeling te vergemakkelijken tussen de diverse partijen die bij deze problematiek betrokken zijn.

De Ombudsdienst werkt onafhankelijk van de diensten van het DGLV die verantwoordelijk zijn voor de luchtwaardigheid, de veiligheidskeuring, de luchtvaartoperaties, het onderhoud en de uitreiking van vergunningen. In het algemeen staat de dienst ook los van elke partij die rechtstreeks betrokken is bij zijn opdrachten. In het belang van de uitvoering van deze opdrachten, mag dit de samenwerking met deze verschillende instanties echter niet in de weg staan.

De Ombudsdienst beschikt in een redelijke mate en binnen een redelijke termijn over de gegevens van het DGLV, de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal en Belgocontrol die nodig zijn voor de uitvoering van zijn opdrachten.

De volledige ploeg, is samengesteld uit 5 personen die ter beschikking worden gesteld door een dienstenopdracht met Belgocontrol (in werking getreden op 16 mei 2002)

Een belangrijk aantal dossiers werd door de dienst behandeld sinds de officiële oprichting in 2002. Hete politieke hangijzers zoals de spreiding van de nachtvluchten; de aanwending van alternatieve routes of de uitbreiding van de nachtvluchten en de onderhandelingen omtrent het al of niet uitbreiden van de DHL-vestiging hebben deze evolutie in belangrijke mate beïnvloed.

De dienst heeft 1.336 dossiers onderzocht in 2002, 2.281 in 2003, 40.973 in 2004, 223.881 in 2005 en 478.429 in 2006, 1.285.000 in 2007 en 1.290.000 in 2008, wat neerkomt op meer dan 3.608.000 dossiers sinds de opstart van de dienst. Over een periode van 5 jaar (april 2004-maart 2009) werden 3.600.000 dossiers behandeld, en dit slechts met 5 medewerkers, wat zeer moeilijk is.

Elke klacht of vraag gesteld aan de Ombudsdienst maakt het onderwerp uit van een gepast antwoord binnen een termijn van vijftien dagen na datum van ontvangst. Voor ingewikkelde klachten kan deze termijn verlengd worden met de tijd nodig voor het verzamelen en analyseren van alle nuttige inlichtingen.

De internetsite werd gedurende de periode mei 2002 – mei 2009 300.0000 maal bezocht en wordt maandelijks door zowat 3.000 bezoekers geconsulteerd.

De verhuis van EAT-DHL naar Liepzig op 28 maart 2008 waardoor een aanzienlijk deel van het nachtverkeer van Brussel Nationaal wordt overgedragen, en het sluiten van een regeringsakkoord op vrijdag 19 december 2008 over het geheel van de luchthavenproblematiek, zou een aanzienlijke weerslag op het aantal te behandelen dossiers moeten hebben.

De situatie van alle inwoners zou daadwerkelijk moeten verbeteren door de geleidelijke uitvoering van alle nieuwe maatregelen die zijn afgesproken (significante daling van de individuele geluidsquota, tot oprichting van een dag- en avondquotum, geleidelijke invoering van weekendnachten zonder opstijgen van vliegtuigen, een betere verdeling van opstijgroutes tijdens perioden van minder verkeer, aantal nachtvluchten worden beperkt tot 16.000 per jaar met maximaal 5000 nachtelijke opstijgingen, de versterking van de cel Inspectie binnen het DGLV en een betere omschrijving van een aantal luchtvaartprocedures).

71. – Werkingsmiddelen

PA	**B.A.**	Aard		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
71	12.00.01.1	Erelonen	b	-	-	**-**	-	-	-
			c	-	-	**-**	-	-	-
	12.00.01.2	Aankopen	b	11	17	**17**	17	17	17
			c	11	17	**17**	17	17	17
	12.00.01.3	Energie	b	3	3	**3**	3	3	3
			c	3	3	**3**	3	3	3
	12.00.01.5	Vergoedingen	b	1	1	**1**	1	1	1
			c	1	1	**1**	1	1	1
71	**12.00.01**	**Totalen**	**b**	15	21	**21**	21	21	21
			c	15	21	**21**	21	21	21
71	12.00.04	Informatica	b	1	3	**3**	3	3	3
			c	2	3	**3**	3	3	3
71	74.00.01	Uitrustingen	b	-	3	**3**	3	3	3
			c	2	3	**3**	3	3	3
71	74.00.04	Informatica	b	-	8	**8**	8	8	8
			c	8	8	**8**	8	8	8
Algemene totalen			b	16	35	**35**	35	35	35
			c	27	35	**35**	35	35	35

Verklarende nota

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

PROGRAMMA-ACTIVITEIT 52/8 : INSTITUUT VOOR HET BEHEER VAN DE GELUIDSHINDER.

Pro memorie

In de begroting 2009 werd onder dit programma voor het beheer van de geluidshinder een bedrag van 399.000 ingeschreven (gecompenseerd binnen de kredieten van de FOD). Het betreft 266.000 euro voor de personeelskredieten en 133.000 euro voor werkingskosten.

De Ministerraad van 19 december 2008 heeft zijn akkoord gegeven over de oprichting van een specifieke cel binnen het DGLV – directie Inspectie - om de controle op de naleving van de reglementering m.b.t. de luchtvaart (geluidsquota, slots, vliegroutes, procedures ter vermindering van het geluid) en de beteugeling van de overtredingen uit te voeren.

Voor 2010 worden er bijgevolg niet langer kredieten ingeschreven onder dit programma.

ORGANIQUE 52 : DIRECTION GENERALE TRANSPORT AERIEN.

Missions Assignées:

La Direction générale Transport Aérien gère le développement sûr, ordonné, économique et durable de l'aviation civile et veille à l'application stricte de l'ensemble des règlements techniques visant à développer et à maintenir un haut niveau de sécurité et de sûreté aérienne. Ces règlements couvrent les normes relatives à la navigabilité, l'entretien et l'exploitation des aéronefs, aux aéroports, aux services de navigation aérienne, aux sports aériens, à la qualification du personnel et à la protection environnementale.

Le cadre réglementaire comprend les traités et règlements internationaux, la législation nationale et supranationale ainsi que les accords bilatéraux. Soucieuse de l'évolution de l'ensemble de la société, la Direction générale Transport aérien s'applique à protéger du mieux possible les intérêts des passagers, des petits usagers du transport aérien, de l'aviation commerciale et de l'industrie aéronautique, dans le respect des réglementations précitées.

1. Tendre vers un niveau de sécurité satisfaisant et harmonisé tant au niveau national qu'à l'échelle internationale

Il est essentiel de développer une vision cohérente dans le domaine du contrôle. Notre objectif est de développer un système de contrôle intégral tant au niveau des produits qu'au niveau du système et mettant l'accent sur la prévention des doubles emplois, la réalisation d'un travail sur mesure et l'harmonisation optimale de nos activités de contrôle. Le compte rendu intégral, au monde politique comme au public, des constatations dégagées suite aux activités de contrôle est un élément essentiel d'un tel système.
La cohésion entre les différents acteurs publics et les maillons faibles sur le marché seront renforcés. Les nécessaires améliorations mises à jour suite à l'audit OACI-USOAP de 2006 seront mises en œuvre.

2. Tendre vers une sûreté vigilante et rassurante tant au niveau national qu'à l'échelle internationale.

Une structure claire et transparente sur le plan de la gestion de crise sera développée dans un futur proche. Aussi, l'implémentation et un ancrage plus large d'un tel système seront élaborés au sein de la DGTA. C'est le Service public fédéral Intérieur qui doit prendre l'initiative d'une approche nationale pour la coordination. La DGTA souhaite toutefois contribuer largement au développement d'un système commun de gestion de crise.

3. Promouvoir la mobilité durable

Au cours de la prochaine période gouvernementale, la DGTA jouera avec d'autres directions générales du SPF un rôle actif dans le domaine de l'environnement et de l'aviation civile. En premier lieu, nous nous pencherons sur la problématique de « l'Emission Trading Scheme (ETS) » et sur les émissions locales appelées « marketbased options ». Les procédures de décollage et d'atterrissage sont adaptées et les innovations technologiques nécessaires sont apportées aux aéronefs.

4. Organisation d'une réglementation moderne en transport routier, transport aérien, transport maritime, transport ferroviaire et navigation intérieure

Le statut nébuleux des annexes de l'OACI dans la législation belge pose problème. A cet égard, il convient de vérifier dans quelle mesure il est satisfait à l'obligation de publication de la réglementation aéronautique internationale et dans quelle mesure et de quelle manière cette réglementation est transposée en droit belge.

Les membres du personnel développeront et entretiendront un réseau de contacts internationaux avec leurs collègues d'autres pays afin de pouvoir organiser un échange d'expériences en rapport avec l'introduction des réglementations aéronautiques internationales dans le droit national.

5. Développer une gestion prévoyante du secteur des transports

L'élaboration et l'application de la réglementation relative aux personnes à mobilité réduite (PMR) continueront à être développées. Aussi, la DGTA se concertera avec les organisations représentant les intérêts de ce groupe fragile. La position belge relative à la nouvelle réglementation européenne sera explicitée lors de cette concertation.

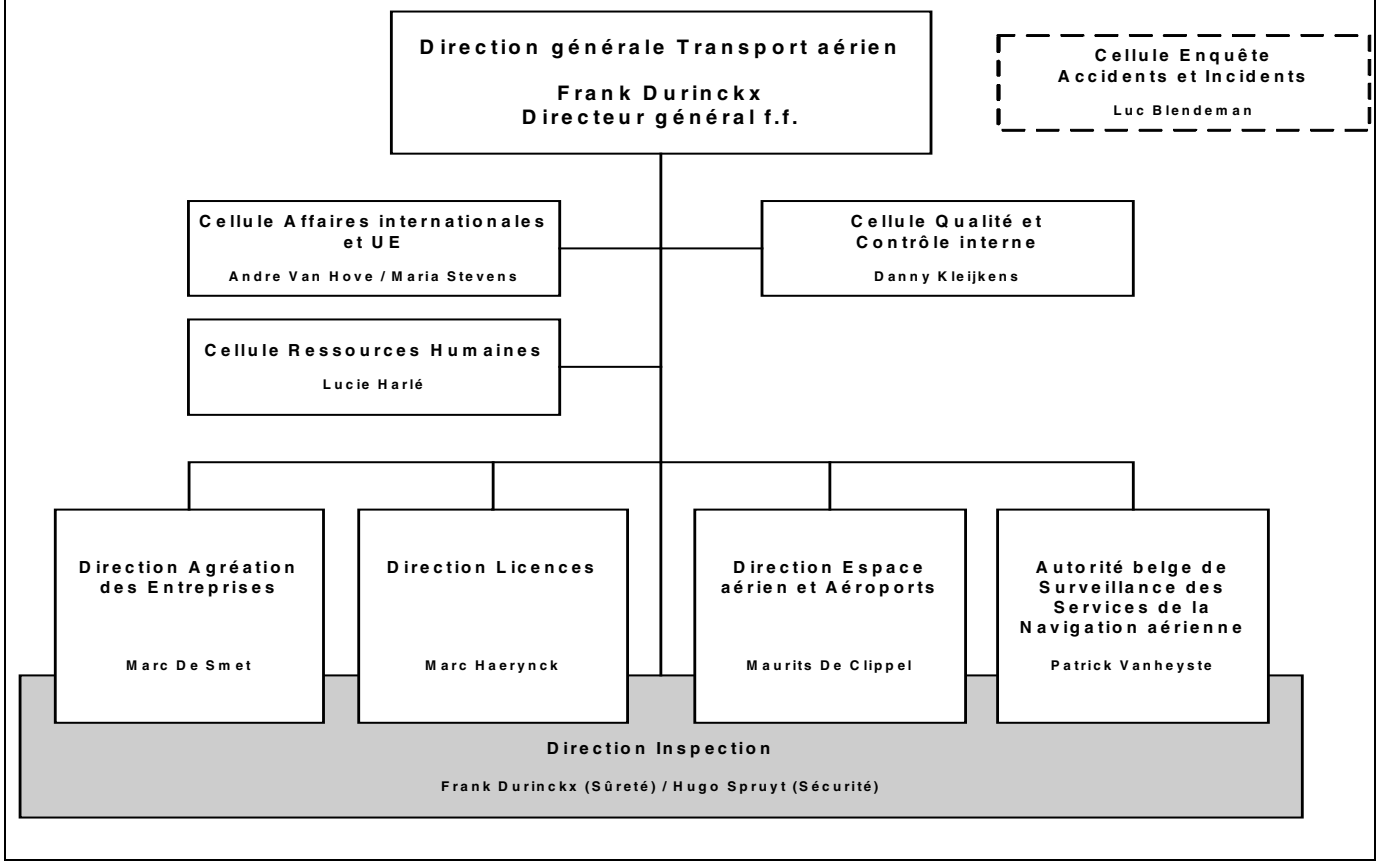
6. Veiller à un contexte économique favorable pour le secteur

La charge des contrôles pour les entreprises et institutions sera optimisée et la DGTA s'efforcera d'améliorer la qualité et l'efficacité des inspections.

La DGTA s'efforcera de mettre en place une collaboration plus efficace entre les contrôleurs à l'aéroport de Bruxelles-National et à proximité de l'aéroport. En effet, une meilleure collaboration permet de réduire les coûts tant pour l'aéroport que pour les autorités publiques.
Une meilleure collaboration entre Brussels Airlines et les autorités belges sera mise en place afin de consolider la position forte de Brussels Airlines sur le marché africain.

La DGTA prendra également contact avec un nombre de grandes compagnies étrangères souhaitant créer ou développer un accord de coopération avec nos compagnies belges afin de suivre de près les évolutions dans le domaine de la politique aéronautique.

Structure/organigramme de la Direction générale



Effectif du personnel/Personeelseffectief in FTE			
Niveau	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2010
A	66,7	60,49	60,83
B	38,5	42,27	43,20
C	24,6	19,75	19,64
D	22,1	16,43	15,54
Totaux/Totalen	**151,9**	**138,94**	**139,22**
Effectif/Personeelseffectief BSA-ANS	9	15,6	15,6

Crédits attribués à la division organique/Kredieten toegekend aan de organisatieafdeling

Programme / Programma		2008 réalisé realisatie	2009 initial initieel	2009 ajusté aangepast	**2010 proposition voorstel**	+/- 2010-2009	2011 estimation raming	2012 estimation raming	2013 estimation raming
P0 subsistance bestaansmiddelen	b	7.862	8.950	8.656	**10.158**	1.502	2.578	2.527	2.527
	c	8.383	8.950	8.656	**10.314**	1.658	2.527	2.527	2.477
P1	b	467	524	524	**515**	-9	535	535	535
	c	513	524	524	**515**	-9	535	535	535
P4	b	1.738	391	391	**2.190**	1.799	4.675	13.197	0
	c	2.021	661	661	**2.070**	1.409	4.555	13.167	0
P5	fb	1.495	4.407	4.417	**4.417**	0	4.417	4.417	4.417
	fc	2.520	4.407	4.417	**4.417**	0	4.417	4.417	4.417
P7	b	16	35	35	**35**	0	35	35	35
	c	28	35	35	**35**	0	35	35	35
P8	b	0	397	399	*0*	-399	0	0	0
	c	0	397	399	*0*	-399	0	0	0
Totaux / Totalen	b	10.083	10.297	10.005	*12.898*	2.893	7.823	16.294	3.97
	c	10.945	10.567	10.275	***12.934***	2.659	7.652	16.264	3.047
	fb	1.495	4.407	4.417	***4.417***	0	4.417	4.417	4.417
	fc	2.520	4.407	4.417	***4.417***	0	4.417	4.417	4.417

0. PROGRAMME DE SUBSISTANCE 52/0

Direction Agréation des Entreprises

La Direction Agréation des Entreprises veille à garantir un haut niveau de sécurité de l'aviation civile dans les domaines technique, économique et écologique en faveur du citoyen et des entreprises.

La Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 prévoit des normes minimales pour la sécurité de l'aviation civile et la sauvegarde de l'environnement. Les exigences essentielles de l'Union européenne, ayant comme branche opérationnelle l'EASA (European Aviation Safety Agency), et les règles édictées pour les satisfaire ont été libellées de manière telle que les Etats membres doivent respecter les obligations découlant de la convention de Chicago.

La Direction Agréation des Entreprises a pour mission d'assurer un niveau élevé et uniforme de protection des citoyens dans les domaines de l'aviation civile relevant de sa responsabilité. A cet effet, elle établit des règles de sécurité et veille à ce que les produits, personnes et organisations satisfassent à ces règles en Belgique.

La Direction Agréation des Entreprises collabore avec les autorités européennes de l'aviation civile pour élaborer, mettre en œuvre et harmoniser la réglementation technique et les procédures dans les domaines précités.

Dans le cadre de ces activités, la Direction Agréation des Entreprises collabore avec l'ensemble des professionnels du secteur aéronautique, tant sur le plan national qu'à l'échelle internationale.
Sur le plan national, les partenaires sont les suivants: personnes physiques et morales, compagnies aériennes, constructeurs d'avions, entreprises de maintenance et de réparation d'aéronefs et d'éléments d'aéronefs, fédérations et associations aéronautiques. A l'échelle internationale, les partenaires sont les organisations internationales, comme: OACI, CEAC, UE, EASA, JAA, FAA, les autorités nationales de l'aviation civile, les constructeurs d'aéronefs et les sociétés de maintenance.

La Direction est responsable de la certification des produits aéronautiques et des agréments techniques, opérationnels et économiques des entreprises aéronautiques, compagnies aériennes et organismes de maintenance d'aéronefs.

Moyens
L'EASA reprend un certain nombre de responsabilités des Etats membres.
L'exécution proprement dite de la majorité des tâches opérationnelles quotidiennes reste toutefois du ressort des Etats membres sous supervision de l'EASA par la procédure de standardisation européenne. Ceux-ci, dont la Belgique, ont également conclu avec l'Agence des contrats de coopération comme le contrat, géré par la Direction Agréation des Entreprises, entré en vigueur le 1er juin 2005 sur l'approbation des réparations et modifications aux aéronefs immatriculés en Belgique. Pour ces tâches, les Etats membres mettent du personnel à la disposition de l'EASA. L'EASA leur verse à son tour une indemnité pour cette mise à disposition.
Les défis importants décrits ci-dessus impliquent, notamment pour la Direction Agréation des Entreprises, le recrutement et le maintien d'un personnel qualifié et expérimenté en conformité avec les exigences des règlements européens.

Service Opérations

Il délivre des licences d'exploitation à des opérateurs après avoir contrôlé le respect de la réglementation relative à l'exploitation technique des aéronefs.

Activités de base

- Agréer et auditer les exploitants de la navigation aérienne ;
- Délivrer des autorisations pour le transport de matières dangereuses ;
- Traiter les dossiers relatifs à l'agréation du personnel de cabine.

Résultats 2008

Le nombre total de compagnies aériennes est resté le même qu'en 2007 ; toutefois, deux sociétés ont fusionné (Brussels Airlines Fly & Brussels Airlines) et une nouvelle compagnie taxi (Capital Aircraft Group) a été créée. Le nombre d'exploitants titulaires d'un AOC (Air Operator Certificate) s'établit fin 2008 à 15.

Tous les exploitants sont titulaires d'un AOC avec la mention de conformité aux règles EU-OPS1 pour les avions et JAR OPS3 pour les hélicoptères. Nos exploitants adaptent continuellement leur flotte au marché. C'est ainsi qu'au cours de l'année 2008, il y a eu 31 ajouts et 20 retraits d'aéronefs sur les AOC des exploitants belges. Globalement, la flotte exploitée en transport aérien commercial a donc augmenté en nombre de 11 unités essentiellement dans l'aviation d'affaire.

La portée des certificats a été modifiée. Ce nombre s'est élevé à 46 modifications tout confondu. 54 autorisations de leasing ont également été délivrées (leasing in pour la plupart), une partie d'entre elles comportant un grand nombre d'avions.

Dans le cadre de la supervision continue qui doit être exercée sur les exploitants, 495 audits réguliers ont été effectués auprès de ces exploitants dans divers domaines tels que la vérification du système qualité, le contrôle des procédures en vol des pilotes et du personnel de cabine, la qualité de la formation au sol et en vol des pilotes, la qualité de la formation du personnel de cabine, les relevés des temps de repos et de prestation, le contrôle des relevés des formations des pilotes et du personnel de cabine, etc. Chaque audit enclenche un processus de suivi des actions correctives à mettre en œuvre par l'exploitant.

138 révisions de manuels d'exploitation et 76 révisions de MEL ont également été soumises à notre approbation.

Autorisations générales pour le transport de marchandises dangereuses :

En 2008, 16 autorisations générales pour le transport de marchandises dangereuses ont été délivrées. Dès lors que ces autorisations ont généralement une durée de 2 ans (sauf en cas de première délivrance ou à la demande de la société – pour un an), ce nombre doit être ajouté aux 33 autorisations délivrées en 2007 et couvrant également l'année 2008. Le nombre total d'autorisations en cours pour l'année 2008 s'élève donc à 49.

Autorisations générales et spéciales pour le transport de substances radioactives :

En 2008, 16 autorisations ont été délivrées pour le transport de substances radioactives. Pour la même raison que ci-dessus, ce nombre doit être augmenté de 15 unités. Le nombre total d'autorisations en cours pour l'année 2008 s'élève donc à 31.

Audits relatifs au transport de marchandises dangereuses :

24 audits ont été réalisés en 2008.

<u>Service Aviation Privée</u>

Le Service Aviation Privée assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs d'aviation générale immatriculés en Belgique. L'objectif de ces actions est la délivrance de certificats de navigabilité adéquats conformément aux procédures prescrites par l'EASA. Il délivre les autorisations aux organismes de maintenance dans le domaine aéronautique, conformément aux procédures aéronautiques internationales en vigueur.

Activités de base

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de navigabilité selon la réglementation nationale.
- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de navigabilité selon les procédures EASA (European Aviation Safety Agency).
- Approuver les programmes d'entretien pour les aéronefs d'aviation générale selon les procédures EASA (European Aviation Safety Agenty).
- Traiter les dossiers relatifs aux autorisations restreintes de circulation aérienne concernant les aéronefs pour lesquels aucun certificat de navigabilité ne peut être délivré.
- Agréer les organismes de maintenance selon les procédures EASA (European Aviation Safety Agency).

Résultats 2008

- 894 certificats de navigabilité et renouvellements
- 20 admissions restreintes de circulation aérienne
- 34 renouvellements de certificats d'agrément (ateliers de maintenance)

Service Aviation commerciale

Le Service Aviation commerciale assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs de transport commercial immatriculés en Belgique. L'objectif de ces actions est la délivrance de certificats de navigabilité conformément aux procédures prescrites par l'EASA. Il délivre les autorisations aux organismes de production, de maintenance et de gestion de la maintenance dans le domaine aéronautique, conformément aux procédures aéronautiques internationales en vigueur.

Activités de base

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC (Airworthiness Review Certificate) aux aéronefs de transport public (air carriers et business aircraft)
- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux hélicoptères
- Effectuer des contrôles physiques sur les aéronefs ainsi que des contrôles en maintenance des aéronefs.
- Suivre les programmes de fiabilité et les incidents significatifs des aéronefs des compagnies aériennes (par type d'aéronef).
- Agréer et surveiller les organismes de maintenance
- Agréer et surveiller les organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs
- Agréer et surveiller les organismes de production (avec Système Qualité)
- Délivrer et surveiller les autorisations techniques cat II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV, …
- Délivrer des avis techniques en matière de demande de leasing des compagnies aériennes belges
- Délivrer des laissez-passer selon le règlement européen.

Résultats 2008

- 337 certificats de navigabilité (délivrances, renouvellements et export)
- 27audits des organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs
- 19 audits des organismes de production
- 102 licences Instrument Flight Rules
- 29 audits des organismes de maintenance
- 73 laissez-passer

Service certification

Le service certification est responsable de la certification des produits aéronautiques et est également chargé d'approuver les adaptations et réparations aux systèmes de vol et éléments structurels des

aéronefs. Le service délivre les autorisations et approbations spécifiques aux organismes de conception dans le domaine aéronautique, conformément aux procédures aéronautiques internationales en vigueur.

Activités de base

- Traiter les dossiers relatifs à la certification de produits et composants aéronautiques sous compétence nationale
- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de nuisance sonore (=au total Certificats de Navigabilité)
- Approuver les modifications ou réparations apportées à un aéronef immatriculé en Belgique (80 en 2008)
- Préparer la politique et définir la stratégie
- Apporter le support technique, administratif et procédural au service Aviation Privée pour la délivrance des agréments aux organismes de maintenance (32 en 2008) et de gestion du maintien de la navigabilité selon les procédures EASA (European Aviation Safety Agency)
- Approuver les Emergency Equipment Layout (25 en 2008)

Résultats 2008

- 6 agréments comme organismes de maintenance selon EASA (SubpartF)

Direction Espace aérien et Aéroports

Service Espace aérien

Ce service est chargé:

- de préparer la politique générale liée aux aspects opérationnels, techniques et de gestion de l'espace aérien ; analyse des études sur le plan de la politique et, sur la base de celle-ci, développement des scénarios stratégiques ;
- d'organiser et de gérer l'espace aérien belge ;
- d'étudier et de préparer les adaptations des règles de l'air dont il est responsable, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale ;
- d'assurer la coordination entre l'aviation militaire et l'aviation civile ;
- d'organiser des groupes de travail techniques et opérationnels ayant des missions spécifiques et de collaborer à ces groupes de travail ;
- de rédiger et de mettre en œuvre la réglementation relative à la transposition de la réglementation européenne (l'introduction d'un Safety Management System, réalisation d'analyses de risque et mesures destinées à réduire les risques) en droit belge ;
- de coordonner l'introduction du "Single European Sky" avec Eurocontrol et l'Union Européenne et de coordonner les aspects généraux de la gestion de l'espace aérien avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;
- d'apporter de l'expertise pour le développement de la réglementation nationale gérée par les autres Directions de la DGTA ;
- d'apporter de l'expertise réglementaire à la BSA-ANS dans sa tâche de certification des ANSP ;
- d'établir la réglementation relative au contrat de gestion de Belgocontrol ;
- des aspects administratifs de la transposition de la réglementation internationale en droit belge;
- du suivi des aspects institutionnels d'Eurocontrol ;
- du suivi et de la coordination des aspects environnementaux de l'aviation civile au niveau national et à l'échelle internationale ;
- de participer au projet relatif à la mobilité durable en ce qui concerne le transport aérien.

Activités de base

- Coopérer à la gestion de la structure de l'espace aérien national, et à son intégration dans le « Ciel Unique Européen » ;

- Elaborer, mettre à jour et suivre la réglementation nationale Air Navigation Services ;
- Suivre la réglementation internationale et coopérer à son développement ;
- Assurer le suivi des aspects environnementaux de l'aviation civile ;
- Participer aux réunions et suivi des décisions de Eurocontrol.

Résultats 2008

Le projet d'intégration de la Belgique dans le concept du Ciel Unique Européen s'est poursuivi au niveau technique et opérationnel par :

- La participation au Single Sky Committee de la Commission et au Safety Regulatory Committee d'Eurocontrol où on a discuté des Exigences Communes, de la division de l'espace aérien et de l'interopérabilité.
- La participation à l'initiative de collaboration de 6 Etats (le Benelux, la France, l'Allemagne et la Suisse) pour préparer la création du FABEC (Fucntional Airspace Block Europe Central) ;
- La progression du projet "SES Rules making organisation" destiné à transposer dans les 36 mois 5 réglementations internationales importantes, et qui nécessitera une certaine harmonisation avec l'initiative du ciel unique européen.
- Le suivi annuel de la LCIP – « Local Convergence and Implementation Procedure ». Ce document comprend tous les points d'action à respecter pour assurer la convergence des programmes ATS des Etats membres d'Eurocontrol.
- Les réunions concernant la gestion de l'espace aérien national et les réunions de coordination et de travail civil/militaire et avec Belgocontrol se sont poursuivies.

Au niveau national l'accent a été mis sur :

- **Le plan d'actions USOAP** de la DGTA programmant la transposition des 5 Annexes de l'OACI « Air Navigation Services » (Annexes 3, 4, 10, 11 et 15). ainsi que la révision de l'AR relatif aux règles de l'air sur la base de l'Annexe 2 de l'OACI.
- **La coordination/ coopération avec BSA** qui continue progressivement à se mettre en place par :
  - La participation de la BSA aux « Monthly Meeting A-SPA »
  - Des participations communes à des activités fondamentales (SSC, SRC, PC, NSA workshops, FABEC workgroups …)
  - Des debriefings et des échanges d'informations
  - Des travaux effectués pour BSA (Modifications des « sensors météo » à EBAW, EBCI, EBLG et EBOS).
- **La coordination A-SPA avec la Défense et Belgocontrol** qui continue à se structurer et qui s'est manifestée dans les dossiers suivants :
  - Le contexte européen SES (position commune, ENPRM ...)
  - La transposition des 5 Annexes OACI sur l'ANS, la coordination des « State Letters » et autres documents de ICAO
  - L'Arrêté Royal concernant « contingency planning for ANSP »
  - Mise à jour des AICs liés à l'emploi du transpondeur Mode S (ELS/EHS)
  - Workshop civil-military coordination in ATM/CNS
  - La préparation de la conférence de la radiocommunication à Genève
  - Les demandes d'allocation de fréquences.

Le service a également activement participé aux réunions de l'EANPG (European Air Navigation Planning Group).

Enfin, il faut souligner la Contribution au développement et à la mise en place du Safety Programme pour la DGTA .

Single Sky Committee

Dans le cadre de la réalisation du Ciel Unique européen, le service participe régulièrement aux réunions du Single Sky Committee coordonnées par la Commission européenne et consacrées notamment à l'examen et

l'adoption, après modifications rédactionnelles et de fond, de plusieurs mesures d'exécution sur la base des quatre règlements de base.

Common Charging Scheme
En exécution du Règlement établissant un système commun de tarification des services de la circulation aérienne en Europe le service a également collaboré avec la Cellule stratégique du Ministre sur des projets axés sur l'intégration des dispositions de ce règlement dans l'ordre juridique interne belge, comme la révision de l'accord de coopération entre l'état fédéral et les régions sur la fourniture des services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports régionaux, la révision et l'adaptation du contrat de gestion entre l'état et Belgocontrol, etc..

SES II
Le service a activement participé à la discussion et rédaction du deuxième paquet concernant le Ciel unique européen par lequel la réglementation SES est étendue à l'environnement, aux objectifs de performances, au développement d'une fonction de réseau paneuropéen et au financement de projets communs.

Extension du règlement de base EASA
Le service a participé activement à la discussion et rédaction du projet de règlement modifiant le règlement EASA de base par lequel l'EASA devient également compétent pour la sécurité
de l'ANS et l'ATM.

Service Aéroports

Ce service est chargé:
- de rédiger et d'implémenter la réglementation relative à la certification des aéroports ;
- de rédiger et d'implémenter la réglementation relative à l'autorisation de terrains d'aviation non certifiés (aérodromes, héliports, ulmodromes, terrains pour para-moteurs) ;
- de collaborer aux activités des organisations internationales relatives aux aérodromes ;
- de rédiger et d'implémenter la réglementation relative aux servitudes aéronautiques des aéroports, y compris le balisage d'obstacles ;
- d'étudier et de collaborer à l'adaptation de la partie des règles de l'air dont le service est responsable, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale ;
- de rédiger et d'implémenter la réglementation relative aux activités aéronautiques comme le sport aérien (parachutisme, meetings aériens, …) et la navigation aérostatique ;
- de rédiger et d'implémenter la réglementation relative à l'autorisation donnée pour des activités aéronautiques pouvant entraver le transport aérien (feux d'artifice, aéromodélisme, …) ;
- d'établir et de suivre la réglementation relative à l'attribution des créneaux horaires et à l'assistance en escale tant au niveau européen qu'à l'échelle nationale ;
- de collecter des données statistiques sur le trafic aérien dans les aéroports belges ;
- de suivre la réglementation économique relative à l'exploitation de Bruxelles-National ;
- de fournir des avis pour l'attribution des fréquences aéronautiques ;
- des aspects administratifs de la transposition de la réglementation internationale en droit belge.

Activités de base
- Certification des aéroports et contrôle de leur conformité ;
- Délivrance des autorisations aux aérodromes (terrains d'aviation, héliports et ulmodromes) et contrôle de leur conformité ;
- Délivrance des autorisations pour activités aériennes ;
- Délivrance des autorisations pour aéromodélisme ;
- Répondre aux demandes d'avis relatifs à des permis de bâtir pour des constructions (y compris les éoliennes) pouvant gêner le transport aérien ;
- Assurer le suivi de l'attribution des créneaux horaires à l'aéroport de Bruxelles-National ;

- Traitement des dossiers relatifs aux biens immobiliers nécessaires à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et des services de navigation aérienne, et gestion des biens immobiliers qui sont la propriété des autorités belges ;
- Tenue des statistiques sur le transport aérien ;
- Suivre au niveau de la commission européenne la réglementation en ce qui concerne les redevances aéroportuaires ;

Résultats 2008
Les dossiers des 6 aéroports certifiés (Bruxelles-National, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Liège-Bierset et Kortrijk-Wevelgem) ont été suivis, avec une grande attention portée aux système de gestion de la sécurité (Safety Management System) des exploitants et aux corrections résultant de constatations d'audits précédents. Pour l'ensemble de l'année 2008, 43 audit ont eu lieu pour ces aéroports.

Un certain nombre d'études de sécurité rédigées par les exploitants d'aéroport ont été évaluées par le service. Exemples : dossier d'homologation CAT III de Charleroi Brussels South ; séparation des voies de taxi à Brussels Airport.

Le service a participé aux discussions internationales de la Proposition de la Commission Européenne relative à l'élargissement des compétences de l'Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne (EASA) pour les terrains d'aviation.

En 2008, des contrôles ont été effectués pour 17 aérodromes et 45 héliports. De plus, 109 autorisations pour héliports temporaires ont été délivrées.
257 avis relatifs à des permis de bâtir pour des constructions et 59 avis concernant des éoliennes ont été donnés.

Par ailleurs, 200 autorisations ont été délivrées en 2008 pour des lâchers de ballonnets, 8 autorisations pour des ballons captifs, 250 autorisations pour des feux d'artifice, 10 autorisations pour des sky-tracers, 9 autorisations pour des largages d'objets, 55 autorisations pour le décollage de ballons, 20 autorisations pour des sauts en parachute, 2 autorisations pour des festivals de cerfs-volants, 60 dérogations à l'altitude minimale ou à l'interdiction de vol au-dessus de Bruxelles, 19 autorisations de meetings de ballons aérostatiques et 1 autorisation pour un meeting aérien.

La révision des circulaires relatives aux aérodromes, aux meetings de ballons aérostatiques, aux terrains d'aéromodélisme et à l'utilisation d'aéromodèles à des fins commerciales a commencé.

Créneaux horaires
Le Règlement concernant des règles communes pour l'attribution de créneaux horaires sur les aéroports communautaires a été modifié. L'impact de ce règlement sur la coordination des créneaux horaires à l'aéroport de Bruxelles-National a été étudié et les mesures à prendre éventuellement ont été inventoriées. Un projet d'arrêté royal a été préparé à ce sujet.

En plus, le service continue à suivre de près les initiatives prises ou proposées par la Commission pour améliorer l'application de ce Règlement sur les aéroports communautaires comme le plan d'action de la Commission en 2007 sur la capacité aéroportuaire, la réunion de consultation entre la Commission et plusieurs stakeholders sur l'application de ce Règlement, etc.

Nuisances sonores et questions environnementales
Le service a fourni une expertise technique dans le cadre de la préparation d'un accord de coopération entre l'Etat et les Régions sur la gestion des nuisances sonores autour de l'aéroport de Bruxelles-National.
Un groupe de travail a été créé pour tenter de répondre au problème du vent et de l'altitude pendant l'approche et le décollage.

Un support technique a été apporté aux avocats de l'Etat belge dans le cadre des nombreux recours introduits contre le plan de dispersion.
Le service a participé aux activités de différents groupes de travail concernant l'intégration de l'aviation internationale dans le système européen d'échange de quotas d'émission (ETS).

Aéroport de Bruxelles-National
Suite à la création du service de régulation économique et en collaboration avec cette autorité, le service a continué à exercer son rôle de conseil auprès du Ministre en ce qui concerne la régulation de l'exploitation du transport aérien
Ainsi, suite à une proposition de Directive par la Commission sur les redevances aéroportuaires, le service a, entre autres, organisé ou participé à plusieurs consultations et réunions avec les partenaires pertinents comme les aéroports, les compagnies aériennes, les Régions, la Commission, d'autres Etats Membres, etc. Les travaux de discussion de ce projet de Directive sont terminés et la Directive est publiée. Actuellement, le service coordonne sa transposition.

Direction Autorité belge de Surveillance des Services de la Navigation aérienne (BSA-ANS)

La BSA-ANS est l'autorité nationale de surveillance des prestataires de services de navigation aérienne, qui doit être désignée par chaque Etat membre européen. La BSA-ANS a essentiellement des tâches de certification et de supervision en ce qui concerne la fourniture sûre et efficace des services de navigation aérienne, dans le cadre de la réalisation du « Ciel unique européen ».

Les principaux objectifs de cette direction sont la certification des prestataires de services de navigation aérienne (Air Navigation Services) et leur supervision. L'ensemble s'inscrit dans le cadre du projet « Single European Sky, (SES) » de la Commission Européenne qui entend rationaliser et rendre plus efficace « l'Air Traffic Management » (gestion du trafic aérien en général), réduire les coûts pour l'utilisateur et réaliser puis maintenir une harmonisation générale.

La BSA-ANS participe aux groupes de travail internationaux relevant de ses activités et est également impliquée dans le projet Galileo.

Activités de base
- Certification des prestataires de services de navigation aérienne
- Supervision des prestataires de services de navigation aérienne
- Certification d'un organisme de formation Air Traffic Services
- Supervision des normes de compétence pour les contrôleurs aériens

Résultats 2008
Au cours de l'année 2008, les activités de la BSA-ANS se sont centrées sur les domaines suivants:
- supervision de BELGOCONTROL
- supervision du Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) en participant aux activités du NSA Committee des quatre Etats (4 St NSAC) dont la BSA assure la présidence
- participation aux activités liées à la mise en œuvre du FABEC ("Functional Airspace Block Europe Central"). L'impulsion a été donnée pour la création du NSAC 6 Etats dont la BSA-ANS assure également la présidence
- participation à la certification d'EGNOS en tant que responsable de l'équipe de certification
- certification d'EAD (European AIS Data Base)
- participation à la certification du centre de formation des contrôleurs aériens du service néerlandais de contrôle aérien
- préparation à la certification du centre de formation de Belgocontrol
- participation à la création des licences de contrôleur aérien
- participation à un "peer review" en tant que 4St NSAC (un "peer review" est un processus d'audit mutuel de "teach and learn", organisé entre les NSA à la demande de la CE)

- organisation d'un "peer review" à la demande de la NSA lettone
- impulsion donnée à la certification de l'ATM de la Défense
- expertise apportée dans le cadre d'audits réalisés par le Service Aéroports de la DGTA
- participation à des réunions diverses dans le cadre de la CE, de la Défense, d'EUROCONTROL, etc.
- préparation des nouvelles tâches de la BSA-ANS dans le cadre du SES II, y compris les changements structurels au sein de la BSA-ANS.

Direction Licences

Cette direction délivre les licences de vol et les qualifications au personnel navigant. Elle organise les examens théoriques en vue de l'obtention des licences. Elle valide et agrée les licences de vol obtenues à l'étranger.

En outre, cette direction agrée les organismes chargés des formations à suivre pour l'obtention des licences de vol et des qualifications. Elle approuve également les programmes de formation pour ces organismes. Elle contrôle les entraîneurs synthétiques. Elle participe à l'harmonisation européenne des règlements en ce qui concerne le personnel navigant.

Cette direction octroie les licences de maintenance d'aéronefs et approuve les organismes chargés de la formation à la maintenance.

Elle délivre également depuis mai 2009 les licences pour les aiguilleurs du ciel et donne l'agrément aux organismes devant assurer leur formation.

Cette direction tient également la matricule des aéronefs civils belges. Elle gère les immatriculations et les radiations.

Activités de base

- Traiter les dossiers d'agréation des écoles de pilotage
- Traiter les dossiers relatifs à l'homologation des simulateurs de vol synthétique
- Traiter les dossiers relatifs à l'agréation des organismes de formation à la maintenance d'aéronefs
- Gérer une base de données de questions d'examen relatives à l'organisation des examens théoriques
- Traiter les dossiers relatifs aux licences de vol
- Traiter les dossiers relatifs aux licences de personnel de maintenance d'aéronefs
- Traiter les dossiers relatifs aux licences des aiguilleurs du ciel
- Traiter les dossiers relatifs aux immatriculations d'aéronefs.
- Traiter les dossiers relatifs aux autorisations d'instructeur de vols synthétiques

Résultats 2008

- Un certain nombre d'arrêtés, qui ont été établis en 2007, ont été publiés en 2008. Nous en mentionnons ici les principaux :
    - *L'AR licences de vols des pilotes d'avions*
    - *L'AR organisation médicale*
    - *L'AR licences aiguilleurs du ciel*
    - *L'AR garanties médicales aiguilleurs du ciel*
    - *Adaptation AR aéronefs ultralégers motorisés*
- En 2008, la mise à jour s'est poursuivie de la réglementation concernant les licences des pilotes de façon à ce qu'une transition souple vers la future réglementation EASA devienne possible. Plusieurs personnes de la Direction ont apporté une participation active lors de la rédaction et de la préparation de la réglementation EASA relative aux licences de vols ;

- La Directive Européenne 2006/23/EC du 5 avril 2006 a été transposée en 2008 dans la législation Belge afin que les licences des aiguilleurs du ciel puisse être délivrées dans les délais prescrits ;
- A l'heure actuelle, 62 organisations sont agréées pour la formation au pilotage en vue de l'obtention de licences de pilote d'avions comme d'hélicoptères dont 3 ont été agréées en 2008. En plus, 4 centres de formation PART 147 pour personnel de maintenance ont été approuvés ;
- Il y a 27 simulateurs synthétiques agréés pour la formation au pilotage. En 2008, 3 nouveaux simulateurs synthétiques ont été agréés ;
- 97 nouvelles licences ont été délivrées à du personnel de maintenance d'aéronefs, 717 licences ont été modifiées et 62 licences ont été renouvelées ;
- 504 mouvements (immatriculations / radiations) ont été enregistrés dans le matricule aéronautique ;
- 780 candidats ont participé aux examens théoriques en vue de l'obtention d'une licence de vol. Tous les examens théoriques en vue de l'obtention de licences de vol sont organisés via ce système automatisé.

Direction Inspection

- La réalisation d'analyses de risques, notamment par la mise à jour et l'analyse de base de données, visant à conduire une politique d'inspection efficace et, plus généralement, à ajuster celle-ci ;
- L'exécution du contrôle de la sécurité de l'aviation : celle-ci est réalisée principalement par la conduite d'une politique de prévention, de concert avec une politique d'inspection, qui permettent, par la voie d'inspections non annoncées, de vérifier le respect de l'ensemble des règlements aéronautiques internationaux et nationaux et des actes administratifs de la Direction générale Transport aérien. Les inspections sont en premier lieu inspirées par l'analyse de risques précitée. Elles ont lieu en outre dans tous les domaines de l'aéronautique, à titre dissuasif et de surveillance et sont également des indicateurs pour l'analyse de risques. En fonction de cette analyse, elles peuvent être intensifiées ;
- La politique de management de crise, tant pour la sécurité (accidents, états d'urgence, phase d'alerte) que pour la sûreté de l'aviation civile, implique la mise au point, l'approbation et le suivi des plans de crise aux niveaux local et fédéral, et implique également une permanence de contrôle spécialisée ;
- La coordination et l'accompagnement des inspections aéroportuaires dans les aéroports belges.

Cette direction peut, d'initiative ou sur demande, poser des actes d'instruction susceptibles d'avoir un effet répressif (PV au parquet, amendes, …) sur des personnes et entreprises en cas d'infraction aux règlements et autorisations existants. Cette direction peut également infliger des sanctions administratives.

Activités de base

- Mandater le personnel de l'inspection aéroportuaire
- Réaliser des inspections en matière de sécurité
- Contrôler les quotas de bruit
- Gérer les situations de crise suite à des incidents aéronautiques

Résultats 2008

Contrôle général de la sécurité

Le nombre d'inspections s'est maintenu en 2009 au même niveau qu'en 2008, et ceci dans tous les domaines de l'aéronautique, en ce compris les inspections quant au respect des règlements en matière de nuisances sonores.

Des inspections supplémentaires sont bien effectuées quant au respect des créneaux horaires.

L'inspection aéronautique a élaboré un manuel décrivant la politique générale et les procédures destinées à servir de lignes directrices pour assister les inspecteurs dans l'exécution de leurs tâches. Tant les

procédures relatives aux inspections habituelles (inspections SAFA, inspections concernant les marchandises dangereuses et les infractions à la législation) que les procédures relatives aux inspections résultant d'analyses de risques y sont décrites.
Une importante contribution a également été apportée au niveau européen pour la réalisation de règlements relatifs à la sécurité de l'aviation.

Contrôle SAFA
La Direction Inspection participe très activement au programme européen SAFA visant à soumettre les aéronefs étrangers à des inspections au sol lors de leurs escales dans les aéroports belges. Ces inspections portent sur les documents de bord, les équipements de sécurité à bord, le fret, les procédures de maintenance, l'état de navigabilité de l'appareil. Les résultats de ces inspections sont traités dans une base de données centrale de l'EASA qui permet notamment aux Etats membres de rassembler les indicateurs nécessaires pour évaluer le niveau de sécurité de certaines compagnies pour l'octroi de droits de trafic.
D'autres inspections sont aussi réalisées sur des aéronefs Belges (inspections SANA), des compagnies aériennes, des sociétés de technique aérienne et de services de navigation aérienne.

Par ailleurs, des plaintes ou des questions relatives à la sécurité, en provenance de citoyens, de la Police, de l'administration ou du parquet, sont traitées par la Direction inspection.

Collaboration entre inspections aéroportuaires régionales
Les accords nécessaires ont été conclus avec les autorités régionales afin de permettre à l'inspection aéronautique fédérale relevant de la Direction Inspection de coordonner les inspections aéroportuaires régionales. Avec l'inspection aéroportuaire de Bruxelles-National, la Direction Inspection dirige de cette manière quelque 850 personnes (inspecteurs, agents et auxiliaires des inspections aéroportuaires) dont elle coordonne également les activités de contrôle.
Vu la régionalisation, la DGTA est tenue de positionner en permanence des inspecteurs aux aéroports.

<u>Les cellules d'appui</u>

Service Exploitation commerciale aérienne

Ce service concrétise la politique en matière de transport aérien régulier et non régulier. Pour atteindre cet objectif, il négocie les accords aériens bilatéraux et accorde des licences d'exploitation aux transporteurs aériens actifs en transport aérien commercial après évaluation des plans d'entreprise et des conditions commerciales d'exploitation.

Activités de base
- Traiter les dossiers relatifs aux licences d'exploitation des compagnies aériennes belges
- Traiter les dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air
- Délivrer des autorisations temporaires de survol du territoire belge pour les aéronefs immatriculés à l'étranger qui ne disposent pas d'un certificat de navigabilité
- Octroi de droits de trafic pour les vols non réguliers
- Examen des programmes et octroi de droits de trafic pour les vols réguliers
- Gérer les dossiers des relations aéronautiques bilatérales
- Gérer les aspects économico-financiers des dossiers d'exploitation commerciale aérienne

Résultats 2008
La Direction générale Transport aérien a délivré 74 autorisations de travail aérien ou de baptêmes de l'air, et 67 modifications.

En ce qui concerne le *transport aérien régulier*, des droits de trafic sont octroyés pour des services aériens réguliers depuis et vers la Belgique et des dossiers concernant l'examen des tarifs pour vols réguliers ont été traités.

En ce qui concerne l'octroi de droits de trafic pour le *transport non régulier* (transport charter), plus de 2.000 demandes de droits de trafic pour un total de plus de 14.000 vols en provenance ou à destination d'aéroports belges (pour le transport de passagers comme pour le transport de fret) ont été traitées au cours de l'année IATA, qui court du 1er novembre 2007 au 31 octobre 2008. Elles ont été introduites par quelque 108 compagnies étrangères. Il s'agit là uniquement de compagnies étrangères de pays situés en dehors de l'UE, qui souhaitent réaliser des vols commerciaux en provenance ou à destination de leur propre pays (troisième et quatrième libertés) ou à destination d'un pays tiers (cinquième ou septième liberté) ou de compagnies de pays de l'UE qui souhaitent réaliser des vols entre la Belgique et des pays situés en dehors de l'Espace Economique Européen. Les compagnies aériennes des Etats membres européens ne doivent pas obtenir de droits de trafic pour les vols effectués à l'intérieur de l'Espace Economique Européen.

La Direction générale Transport aérien gère les *accords aériens bilatéraux*. La Direction générale Transport aérien a également octroyé 82 *permits to fly* (autorisations temporaires de survol de la Belgique).

Service juridique

Le service juridique élabore la réglementation aéronautique belge conformément aux normes et recommandations de l'OACI, des JAA, de l'EASA et de la CEAC. Elle est également chargée de la transposition juridique des directives européennes et, le cas échéant, de l'adaptation du droit belge aux règlements européens. Elle assure la coordination de cette réglementation.

Lors des procédures judiciaires devant les tribunaux et des procédures administratives devant le Conseil d'Etat, la Cellule juridique étudie et prépare le dossier technico-juridique et assure son suivi tout au long de la procédure.

En concertation avec les Directions concernées, la Cellule juridique propose au Directeur général des mesures administratives pour les infractions à la réglementation aéronautique et elle assure le suivi du volet administratif.
La Cellule juridique prête assistance aux différentes Directions de la Direction générale Transport aérien pour les aspects juridiques.

A l'échelle internationale, la Cellule juridique prépare les projets de loi en vue de l'approbation et de la révocation de traités internationaux ou de modifications de ces traités.

Activités de base

- Donner des avis juridiques
- Gérer le contentieux administratif interne
- Gérer les litiges
- Gérer les sanctions administratives
- Elaborer la réglementation aérienne
- Ratifier et révoquer les traités internationaux

Cellule Affaires internationales et UE

La cellule stratégique entretient et coordonne les contacts avec les organisations internationales (UE, OACI, CEAC et ABIS). Elle défend les intérêts belges et européens dans ces organisations et définit, sur la base de cette vision internationale, les grandes lignes en matière de politique aéronautique pour les

traduire en points d'attention concrets pour les différentes entités de la Direction générale. En outre, la cellule négocie les accords bilatéraux pour l'exploitation des lignes aériennes par des compagnies aériennes belges.
La Cellule stratégique assure également le rôle de fonctionnaire d'information et est chargée de répondre aux questions parlementaires écrites et orales, ainsi qu'aux interpellations.

Cellule Ressources humaines

La Cellule soutient la politique de ressources humaines de la Direction générale Transport aérien. Elle est étroitement impliquée dans la planification du personnel et dans les recrutements, conseille les membres du personnel et le management.

Activités de base

- Gérer la planification du personnel et les recrutements
- Gérer les compétences
- Accompagner les membres du personnel sur le plan des ressources humaines
- Collaborer à la politique de ressources humaines

Cellule Qualité et Contrôle interne

La Cellule Qualité et Contrôle interne (S-QUA) aide les agents de la Direction générale Transport aérien dans l'exercice de leurs responsabilités afin de mettre en œuvre la stratégie définie et d'améliorer les exigences de qualité et la satisfaction de la clientèle. Partant d'une démarche proactive, S-QUA prend part également à la préparation, à la coordination et à l'accompagnement des processus de changement au niveau de l'organisation interne, parmi lesquels le système des tableaux de bord, la description de processus internes et le « Project Management Office ».

En septembre 2008, S-QUA a lancé la réalisation d'audits internes. La réalisation d'audits apparait à la première place d'une préoccupation de nos intéressés : aussi bien les individus, les compagnies aériennes que les organisations aériennes internationales (OACI, EASA,…) souhaitent avoir une certaine sécurité quant à la manière dont nos processus se déroulent et que leur qualité soit garantie.

La cellule s'occupe également du suivi des audits internationaux. S-QUA assure entre autre la coordination et le suivi de « l'OACI Universal Safety Audit Program (USOAP) » de l'Etat Belge.

La cellule collecte en outre les évaluations nécessaires, les recommandations, les avis et toutes autres informations utiles découlant de la radioscopie de l'Etat Belge concernant l'aviation civile. Afin de tenir compte de toute une série de constatations d'audits, S-QUA a démarré le développement d'un système de formation central pour les fonctions techniques existantes au sein de la DGTA. Le projet a été mis en œuvre et une méthodologie a été développée dans le courant de 2008.

S-QUA assure par ailleurs la coordination et l'accompagnement du programme de sécurité belge. La cellule a développé en 2008 une politique de sécurité relative à l'aviation civile et l'a fait publier sur le site internet du SPF Mobilité et Transports.

Activités de base

- Gérer et optimaliser le système de contrôle et de qualité interne ;
- Gérer et optimaliser le système de processus et de procédures à la DGTA ;
- Assurer la coordination des projets (PMO) ;
- Réaliser et suivre les audits de conformité internes ;
- Suivre les audits externes réalisés auprès de la DGTA par des organisations aéronautiques internationales ;
- Coordonner et suivre le programme de sécurité de l'Etat Belge relatif à l'aviation civile ;

- Gérer les compétences internes et les formations

- **01. Personnel.**

Effectif du personnel/Personeelseffectief in FTE			
Niveau	31/12/2008	31/12/2009	31/12/2010
A	66,7	60,49	60,83
B	38,5	42,27	43,20
C	24,6	19,75	19,64
D	22,1	16,43	15,54
Totaux/Totalen	**151,9**	**138,94**	**139,22**
Effectif/Personeelseffectief BSA-ANS	9	15,6	15,6

Dépenses b/c	(en milliers d'euro)

Statut	**(PA B.A.)**	**2008**	**2009**	**2010**
Personnel statutaire	(01 11.00.03)	6.726	6.824	**6.634**
Personnel non-statutaire	(01 11.00.04)	759	658	**898**
Personnel BSA-ANS	(01 11.00.06)	866	161	**150**
	(02 12.00.48)	-	-	**1.316**
	b	8.351	7.643	**8.998**
Totaux	c	8.351	7.643	**8.998**

Note explicative.

Pour 2010, les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

Afin de se conformer aux règles comptables établies par la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'Etat fédéral, l'emploi de personnel détaché provenant d'une autre entité publique doit, à partir de 2009, être assimilé à un achat de service et doit être imputé sur une AB 12.00.48 au lieu d'une AB 11.00.xx.

Par conséquent, les rémunérations et allocations du personnel du BSA-ANS, pour 2010 estimées à 1.466.000 euros, sont réparties aux AB 52 01 1100.06 (150 keuros) et 52 02 12.00.48 (1.316 keuros).

Etant donné que la DGTA est dans l'impossibilité d'engager à court terme suffisamment d'experts pour la surveillance des services de navigation du transport aérien, un crédit de 120 keuros est ajouté aux crédits de fonctionnement (AB 52 02 12.00.01) en vue d'expertises externes. Ce crédit sera compensé sur les crédits de l'AB 52 02 12.0048. Les efforts de recrutement seront poursuivis et dès que ces engagements pourront être réalisés, ce montant sera retransféré aux crédits du personnel.

Suite à une décision du conclave les crédits du personnel du SPF M&T ont été réduits de 1.076 keuros dont 22 keuros ont été comptabilisés à l'AB 52 02 12.00.48.

02. Frais de fonctionnement.

PA	A.B.	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Honoraires	b	238	404	**524**	524	524	524
			c	362	404	**524**	524	524	524
	12.00.01.2	Achats	b	84	118	**118**	118	118	118
			c	106	118	**118**	118	118	118
	12.00.01.3	Energie	b	29	36	**36**	36	36	36
			c	30	36	**36**	36	36	36
	12.00.01.5	Indemnités	b	154	161	**161**	161	161	161
			c	154	161	**161**	161	161	161
02	12.00.01	Totaux	b	505	719	**839**	839	839	839
			c	652	719	**839**	839	839	839
02	12.00.04	Informatique	b	6	68	**68**	68	68	68
			c	36	68	**68**	68	68	68
02	74.00.01	Equipement	b	15	15	**15**	15	15	15
			c	15	15	**15**	15	15	15
02	74.00.04	Informatique	b	-	102	**104**	106	55	55
			c	-	102	**210**	55	55	55
Totaux généraux			b	526	904	**1.026**	1.028	977	977
			c	703	904	**1.132**	977	977	977

Note explicative.

A partir de l'année budgétaire 2006, les frais de fonctionnement liés à la personne sont centralisés à la division 21, comme pour les autres Directions Générales. Dans le tableau ci-dessus, seuls les crédits liés à la mission sont ainsi repris à partir de 2006.

L'augmentation des crédits à l'AB 12.00.01 est suite au recrutement des experts (voir AB 52 02 12.00.48)

Le crédit de 68.000 EUR à l'AB 12.00.04 est nécessaire pour assurer la maintenance informatique des applications Icarus, Daedalus et de la banque de données des dossiers médicaux des pilotes.

Le crédit à l'AB 74.00.04 de 210.000 EUR en engagement est nécessaire pour le développement de l'application informatique Daedalus v2. Pour des raisons budgétaires, seuls les éléments de base du système Daedalus ont été implémentés dans la première version. Néanmoins les banques de questions pour les différents examens théoriques doivent, de façon rapide, urgente et régulière, être adaptées pour être en conformité avec la réglementation européenne JAR-FCL/EASA. C'est à quoi répond Daedalus V2.

De plus les traductions de ces questions doivent être introduites dans le système d'une manière beaucoup plus efficace que maintenant. Ceci exige donc une adaptation nécessaire du système Daedalus. Cette adaptation, déjà prévue en 2008 et en 2009, a été reportée pour des raisons budgétaires.

0

En terme d'opportunité, si un Audit approfondi du JAA/EASA constatait la manière dont la gestion des examens théoriques se réalise actuellement en Belgique, il y aurait un sérieux risque pour que les licences de pilotage délivrées par la Belgique ne soient plus à terme acceptées par les autres Etats membres, ce qui pourrait entraîner pour les pilotes belges travaillant à l'étranger la perte de leur emploi. Ceci aurait aussi pour conséquence sur un plan économique belge, que les écoles belges n'auraient plus de candidats pour leurs formations vu que les licences belges obtenues à l'issue des formations ne seraient plus reconnues par les autres pays.

Au niveau des crédits de liquidation, ce montant de 210.000 EUR est réparti sur 2 ans (104.000 EUR en 2010 et 106.000 EUR en 2011), de manière à atténuer l'impact budgétaire de cette action en 2010.

A partir de 2012, seul un montant de 55.000 EUR subsiste pour les dépenses pour la gestion des dossiers médicaux des pilotes, des dossiers des compagnies de maintenance et des dossiers aéronefs (interface IAM).

A.B 33 52 02 12.00.21 (Bud DO PA AB)

Libellé : Frais de représentation ABIS au Conseil de l'OACI (Montréal).

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	75	**100**	200	200	200
c	-	75	**150**	200	200	150

Note explicative.

Les 6 membres de l'ABIS sont l'Autriche, le Benelux, l'Irlande et la Suisse. Selon le Mémorandum of Understanding (MOU) qui définit le fonctionnement de l'ABIS, chacun des Etats membres désigne, à tour de rôle, un représentant permanent au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), valable pour une période de 3 ans (actuellement, il s'agit de la Suisse). La Belgique a déjà exercé ce rôle de 2000 à 2003.

En 2007, alors que l'exercice de ce rôle revenait à la Belgique, celle-ci a décidé de passer son tour et de reporter sa participation au tour suivant, à savoir la période débutant en octobre 2010.

Compte tenu des dispositions du MOU, l'intention d'envoyer un représentant permanent est annoncée 2 ans à l'avance, à savoir dès octobre 2008. De même, il y est également prévu que le représentant de l'Etat pressenti à ce rôle commence à exercer ses fonctions à partir du mois d'avril de l'année précédent sa désignation, à savoir avril 2009.

Un crédit de 75.000 EUR a été inscrit au budget pour l'année 2009 pour la préparation du représentant de l'Etat belge à l'exercice de ce rôle. Pour 2010, un crédit d'engagement de 150.000 EUR est prévu, ainsi qu'un crédit de liquidation de 100.000 EUR. Pour les années suivantes (2011 et 2012), un montant de 200.000 EUR est prévu, ce qui représente le coût annuel complet de cette exercice. Pour 2013, un crédit d'engagement de 150.000 EUR est inscrit, qui représente le coût de l'exercice de cette fonction jusque septembre 2013.

A.B 33 52 02 12.00.48 (Bud DO PA AB)

Libellé : Rémunérations et indemnités personnel détaché.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	-	**1.316**			
c	-	-	**1.316**			

Note explicative.

Voir justification AB 52 01 11.00.06.

03. Autres dépenses de fonctionnement.

A.B 33 52 02 31.00.01 (Bud DO PA AB)

Libellé : Participation à l'entretien de la Low Airdatabase.
(cfr. Art. 2.33.3 du budget général des dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	34	34	**34**	34	34	34
c	34	34	**34**	34	34	34

Note explicative.

L'Institut Géographique National a développé en 2004 une Low Airdatabase. Cette base de données rassemble les données concernant les obstacles au profit de l'aviation civile et militaire.
L'élaboration de cette base de données a coûté 150.000 EUR et a été financée par le Ministère de la Défense Nationale.

Le coût annuel pour la tenue à jour de cette base de données est estimé à 100.000 EUR. Provisoirement, il a été convenu qu'un tiers de cette maintenance serait à charge du budget du SPF Mobilité et Transports.

Pour 2010 et les prochaines années, une dépense de 34.000 EUR est donc prévue au budget.

A.B 33 52 03 34.00.01 (Bud DO PA AB)

Libellé : Indemnités à des tiers.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	-	-	-	-	-
c	-	-	-	-	-	-

Note explicative.

Pour mémoire
A partir de 2007 ce montant a été intégré dans les crédits du Service juridique à l'AB 21 01 34.00.01.

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

PROGRAMME D'ACTIVITES 52/1

REGULATION DU TRAFIC AERIEN ET COOPERATION INTERNATIONALE.

Objectifs poursuivis.

Ce programme comprend les crédits devant permettre au Service Public Fédéral de respecter ses obligations au niveau de la réglementation du trafic aérien et de la coopération internationale.

1. Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et des stations de sécurité de l'océan Atlantique Nord.
   La part contributive de la Belgique dans les frais des services de navigation aérienne est fixée par voie d'accords internationaux (accord de Genève du 25 septembre 1956 concernant l'ensemble du financement de certains services de navigation aérienne). La contribution de la Belgique dépend d'une part du coût réel des services danois et islandais et d'autre part, du nombre de traversées de l'Atlantique-Nord effectuées par des avions belges.

   Au sein de l'OACI, une modification de la réglementation en matière de contribution est discutée. Vu l'état de la situation de ces discussions, une augmentation de cette contribution peut être attendue mais celle-ci ne peut pas encore être chiffrée.

2. Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI), de la Conférence européenne de l'Aviation Civile (CEAC), d'ABIS (Autriche, Benelux, Irlande et Suisse et Portugal), et du programme SAFA.

   a. L'OACI: en sa qualité d'institution technique spécialisée des Nations Unies, constitue un cadre unique pour la réalisation de consensus sur les priorités mondiales relatives à l'aviation civile. Pour s'acquitter de son mandat avec efficacité et pour renforcer l'engagement des Etats, l'OACI continue à se concentrer sur les priorités, à améliorer la coordination, à accroître la rentabilité et à réduire les doubles emplois chaque fois que cela est nécessaire.
      Bien entendu, étant donné les tâches nombreuses et importantes qu'elle est appelée à exécuter, l'OACI doit pouvoir compter sur le plein appui de tous les Etats contractants.
      Afin de pouvoir accomplir ces tâches avec efficacité, l'OACI compte sur ses Etats membres pour qu'ils paient leurs contributions au début de l'exercice financier de l'Organisation.

   b. La CEAC : La CEAC assure un rôle de chef de file dans l'élaboration de politiques pour le développement du Système européen de gestion de la circulation aérienne et dans le suivi de la mise en œuvre des programmes techniques et opérationnels associés, menés en coopération avec EUROCONTROL. Parallèlement, la CEAC contribue à coordonner les positions européennes et à les faire valoir à l'occasion d'un certain nombre d'événements lors desquels la communauté aéronautique internationale se réunit pour examiner les nouveaux défis auxquels l'aviation doit faire face.

   c. L'ABIS: Les autorités aéronautiques des 6 Etats ABIS ont pris la décision de collaborer étroitement afin de s'assurer d'une représentation continue au sein des institutions permanentes de l'OACI (ex. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,…).
      Ces Etats ABIS sont l'Autriche, le Benelux, l'Irlande et la Suisse. Le fonctionnement de l'ABIS est fixé dans un Memorandum of Understanding.

La collaboration est axée principalement sur l'échange d'information, la concertation régulière ainsi que sur la coordination et l'harmonisation des positions. A cet effet, des réunions sont organisées trois fois par an après la fin de la séance du Conseil. Chaque Etat participant se charge à tour de rôle de l'organisation. La présidence est assurée par l'Etat membre qui siège au Conseil. A tour de rôle également, chaque Etat membre reçoit la possibilité d'exercer pendant 3 ans le mandat au Conseil (actuellement la Suisse). Le membre siégeant au Conseil fait part à celui-ci des positions des Etats membres de l'ABIS telles qu'elles sont fixées dans les réunions.
En outre, l'ABIS siège à la Commission de Navigation aérienne (Air Navigation Commission), qui fait des propositions de modifications aux Annexes à la Convention de Chicago. A cet effet, les Etats membres mandatent un expert technique en aéronautique.
Entre ces 3 réunions annuelles de l'ABIS, s'effectuent en outre des échanges écrits sur des sujets urgents et importants. Chaque Etat désigne un « Liaison Officer ». Cet officier de liaison est chargé de diffuser la documentation et les informations tant au sein de chaque Etat que de l'ICAO, de l'ABIS (Montréal) et des autres Etats ABIS.
L'ABIS constitue un instrument efficace pour un groupe de petits pays, afin de suivre de près la politique aérienne au sein de l'OACI et de s'y impliquer de manière optimale.

d. Le programme SAFA : En 1996, l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'OACI) a entrepris un programme volontaire d'évaluations des autorités nationales de l'aviation, celui-ci étant devenu par la suite le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP), dont la mise en œuvre est devenue universelle, transparente et obligatoire à partir de 1998.
Les inspections sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC et font ensuite l'objet de rapports qui suivent également un format commun.

En conclusion, le programme d'activité a comme objectifs:
- une intégration plus poussée de l'activité du SPF dans le contexte européen et international.
- la poursuite d'un niveau de sécurité satisfaisant et harmonisé aussi bien sur le plan international que national.

11. - Cotisations à des institutions internationales à l'étranger.

A.B 33 52 11 35.00.01 (Bud DO PA AB)

Libellé : Cotisation de la Belgique à la Joint Aviation Authorities (JAA).
(Cfr. Art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	23	23	-	-	-	-
c	23	23	-	-	-	-

Note explicative.

Les ″Joint Aviation Authorities″ (JAA – 40 membres) poursuivaient l'objectif de réaliser l'uniformité des règlements techniques de l'aviation civile.

L'agence européenne EASA fondée en 2003 a repris ce rôle et assure progressivement les tâches des JAA.

Les JAA vont subsister dans une forme réduite pendant une période transitoire qui va durer jusque fin 2009.

En 2010, l'EASA aura complètement repris ce rôle. Dès lors, aucun crédit n'est inscrit au budget à partir de 2010.

13. Stations météorologiques et de sécurité.

A.B. 33 52 13 35.00.02 (Bud DO PA AB)

Libellé : Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et de sécurité de la navigation aérienne dans l'Atlantique Nord (Montréal).
(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	10	**10**	10	10	10
c	-	10	**10**	10	10	10

Note explicative.

La part contributive de la Belgique dans les frais des services de navigation aérienne en Islande et au Groenland est fixée par voie d'accords internationaux (accord de Genève du 25 septembre 1956 concernant l'ensemble du financement de certains services de la navigation intérieure).

La contribution de la Belgique peut être estimée à 10.000 EUR dans la mesure où:

1. les coûts réels des services danois et islandais ne dépassent pas les coûts estimés;
2. le pourcentage de traversées de l'Atlantique-Nord, effectuées par des avions belges, reste inchangé.

Comme la contribution est un solde par rapport aux prélèvements au secteur, la hauteur de celle-ci est difficilement prévisible. Un montant provisionnel est dès lors inscrit.
En 2008, le crédit prévu n'a pas été utilisé car il subsistait encore un surplus des années précédentes.

14. OACI, CEAC, ABIS et SAFA

A.B 33 52 14 35.00.03 (Bud DO PA AB)

Libellé : Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (OACI Montréal) et de la Commission Européenne d'Aviation Civile (CEAC Paris).
(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	444	491	**505**	525	525	525
c	491	491	**505**	525	525	525

Note explicative.

L'OACI (International Civil Aviation Organisation) est une agence des Nations Unies, fondée suite à la Convention on International Civil Aviation (Convention de Chicago, 1944).

La contribution est payée en application de l'article 61 de la Convention :
« Le Conseil soumet à l'Assemblée des budgets annuels, ainsi que des états de comptes et des provisions de recettes et de dépenses annuelles. L'Assemblée vote les budgets en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du chapitre XV à l'égard des états qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les états contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin. »

L'Assemblée générale fixe le budget pour trois ans. Le budget pour la période 2008-2010 a été arrêté le 30 novembre 2007.
La contribution de la Belgique est déterminée par :
- le budget total de l'OACI, qui doit être financé par les pays
- le pourcentage que la Belgique doit payer. Ce pourcentage est déterminé par deux facteurs à savoir l'importance de l'aviation civile et la capacité financière du pays. Pour le moment, la Belgique paye 0,81%.

L'Assemblée générale n'a pas encore fixé le budget pour 3 ans relatif à la prochaine période 2011-2013. Ce budget ne sera pas décidé avant novembre 2009. L'estimation proposée pour la période 2011-2013 se base sur la poursuite de la tendance actuelle et est fonction de l'évolution du cours du dollar canadien.

La *CEAC* (Conférence européenne pour l'aviation civile) est une organisation intergouvernementale qui a comme objectif de favoriser une aviation plus sûre, plus efficace et plus durable en Europe. La CEAC comprend 42 membres et travaille en étroite relation avec l'OACI et les autres organisations internationales d'aviation civile.
Il est estimé que la contribution pour 2010 à 2013 gardera le même niveau qu'en 2009.

L'ABIS est une collaboration des six plus petits Etats d'Europe qui défendent ensemble leurs intérêts. Ainsi, ils peuvent peser d'une manière plus efficiente et effective sur la politique aérienne internationale. L'intervention de la Belgique est de 16% des frais de fonctionnement.

Le programme *SAFA*: Les inspections SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) sont des inspections de sécurité spécifiques, orientées vers les sociétés étrangères visitantes. L'équipe SAFA inspecte le respect des exigences de sécurité imposées par l'OACI, qui concernent le domaine opérationnel, les aspects techniques et la sécurité des passagers. L'équipe SAF contrôle les avions, les préparations de vol et les documents de vol. Le programme SAFA est coordonné par la CEAC. C'est pour cette raison qu'il faut payer une contribution.

L'*IFFAS* (International Financial Facility for Aviation Safety) a été créé en 2002 par l'OACI (résolution A33-10). Il prévoit un mécanisme qui permet de fournir un appui financier à des projets qui visent à améliorer la sécurité aérienne. Dès 2009, le budget permettra de soutenir un plan régional en matière de sécurité de l'aviation en Afrique. La participation est stratégiquement importante pour la Belgique qui renforcera ainsi sa position dans les négociations internationales.

		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
Contribution à l'OACI	b	383.000	400.000	**430.000**	450.000	450.000	450.000
	c	430.000	400.000	**430.000**	450.000	450.000	450.000
Contribution à la CEAC	b	42.000	43.000	**43.000**	43.000	43.000	43.000
	c	42.000	43.000	**43.000**	43.000	43.000	43.000
Frais de fonctionnement ABIS	b	19.000	20.000	**20.000**	20.000	20.000	20.000
	c	19.000	20.000	**20.000**	20.000	20.000	20.000
Contribution programme SAFA	b	0	12.000	**12.000**	12.000	12.000	12.000
	c	0	12.000	**12.000**	12.000	12.000	12.000
Contribution à l'IFFAS	b	0	16.000	**0**	0	0	0
	c	0	16.000	**0**	0	0	0
Total	**b**	444.000	491.000	**505.000**	525.000	525.000	525.000
	c	491.000	491.000	**505.000**	525.000	525.000	525.000

Les montants tiennent compte des fluctuations légères des cours de change.

PROGRAMME D'ACTIVITES 52/4 : AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL.

Objectifs poursuivis.

En exécution des dispositions de l'article 26, § 1er, 4°, de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, tel que modifié par l'article 5 de l'arrêté royal du 17 juillet 1998, les biens immeubles dont la Régie des Voies Aériennes est 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 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 financer les actions suivantes :

- les coûts résultant des affaires juridiques dans lesquelles l'Etat Belge est impliqué ;
- les frais relatifs à l'assainissement des sols ;
- les frais pour des nouvelles expropriations.

Remboursement des frais d'assainissements des sols

L'article 3, de l'AR de vente du 30.12.2001, modifié par l'AR du 12.01.2005, dispose que l'indemnité due par l'Etat sur la base des obligations d'assainissement des sols reprises par The Brussels Airport Company est déduite du montant de l'indemnité de rupture due par BAC en cas de remboursement anticipé des paiements échelonnés des terrains

Expertise associée à l'assainissement du sol

L'article 3, § 2, 1°, de l'AR de vente du 30.12.2001 dispose que l'indemnisation pour l'ensemble des coûts externes liés aux obligations d'assainissement du sol remplies par BAC est soumise à la condition que l'Etat ait la possibilité de contrôler l'estimation des coûts des travaux d'assainissement réalisée par BAC et l'état d'avancement des travaux d'assainissement et des études préparatoires, ainsi que les coûts externes, le cas échéant en nommant un expert de son choix.

Sur proposition du Ministre de la Mobilité, du Ministre des Finances et du Ministre des Entreprises publiques, le Conseil des Ministres du 23.12.2004 a décidé de désigner un expert pour dresser une évaluation continue des frais d'assainissement exposés.

Outre le fait que la désignation de l'expert concerné a une base réglementaire, cette désignation est également justifiée par le risque que le retard dans la désignation de cet expert implique un risque budgétaire considérable pour l'Etat.

Les dispositions légales relatives à la vente de parcelles à The Brussels Airport Company par l'Etat ont donné le premier feu vert pour réaliser des travaux d'assainissement sans une quelconque limite budgétaire, ce qui implique que des inefficacités ou des frais excessifs ne sont pas à exclure. Il ressort d'une évaluation réalisée l'an dernier par l'expert FUGRO sa que le total des frais d'assainissement peut atteindre plus de 40 millions d'euros. Afin d'éviter des discussions et pour veiller à ce que BAC exécute de manière efficace les obligations d'assainissement des sols reprises à l'Etat, un expert (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) a été désigné pour la première fois en 2008 pour contrôler les factures soumises et pour le contrôle et le suivi des travaux d'assainissement en cours d'exécution

Ce contrôle pour lequel un budget est nécessaire sera poursuivi pour les prochaines années 2009-2011

Expropriations

Il n'y a pas d'expropriations prévues en 2010. Cependant, l'Etat reste impliqué juridiquement dans certains dossiers qui concernent des expropriations passées.

Il est d'ailleurs difficile d'estimer d'une part la date à laquelle ces affaires juridiques seront réglées et d'autre part quel en sera leur impact budgétaire.

Il existe toutefois un AR d'expropriation datant de 1998 relatif au balisage d'approche à l'aéroport de Bruxelles-National en vertu duquel certaines emprises doivent encore être expropriées par voie judiciaire. Vu que cet AR a été promulgué il y a plus de 10 ans déjà, il y a de fortes chances que l'aspect de l'extrême urgence puisse être contesté en cas d'expropriation judiciaire. Il a été mis un terme à cette expropriation dès lors qu'elle n'était pas urgente pour The Brussels Airport Company. Pour l'expropriation des emprises restantes, un nouvel AR avec une nouvelle motivation d'extrême urgence devra être élaboré. Pour cette raison, aucun budget ne doit être prévu sur le budget de 2010 pour cette expropriation.
Le Comité d'acquisition estime que le coût des emprises à exproprier est minime. Il en communiquera le montant exact.

41. Aéroport de Bruxelles-National - terrains .

A.B 33 52 41 12.00.21 (Bud DO PA AB)

Libellé : Frais d'expertise associés à l'assainissement du sol.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	15	80	**120**	120	30	-
c	21	350	**-**	-	-	-

Note explicative.

En vertu de l'AR du 30 décembre 2001 (publication MB 31/12/2001) autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company, Brussels Airport Company (BAC – ex BIAC) a pris en charge les obligations que doit remplir l'Etat en tant que cédant en matière d'assainissement du sol pour la vente des terrains dont la liste est annexée à l'AR mentionné, ainsi que les terrains expropriés par l'Etat pour les besoins de l'exploitation de l'aéroport, à l'exception des biens immeubles nécessaires à l'exploitation de Belgocontrol. L'Etat doit ensuite indemniser BAC pour l'ensemble des coûts externes liés à ces frais d'assainissements. Pour ce faire, BAC doit introduire des factures qui doivent être examinées non seulement sur plan administratif et comptable, mais également sur le plan juridique ainsi que de leur contenu, afin d'assurer un contrôle approfondi et un suivi des travaux d'assainissement. Cet AR prévoit la possibilité de nommer un expert pour le suivi de ces travaux. Cet expert, nécessaire vu la spécificité de la matière, a été désigné début 2008.

La DGTA doit également faire appel à un avocat pour s'assurer des limites des obligations de l 'Etat et pour s'assurer que les travaux d'assainissement correspondent bien à la réglementation en vigueur.
En conséquence, le Cabinet souhaite qu'un crédit correspondant à 1% du montant des travaux d'assainissement soit consacré à l'expertise, soit 300.000 EUR pour une période de 3 ans. Concernant les frais d'avocat, le Cabinet préconise un montant de 50.000 EUR sur 3 ans (estimation d'environ 20 jours à 2.000 EUR).

Il en résulte un montant total de 350.000 EUR réparti sur 3 ans (de 2009 à 2011). Au cours de la réunion bilatérale 2009, un crédit dissocié d'un montant de 50 kEUR a été retenu. Il ressort du tableau ci-dessous que pour 2009, un montant de 350 kEUR a été inscrit en engagement, ainsi qu'un montant de 80 kEUR en ordonnancement. Suite au conclave 2009, il a été décidé que ces suppléments (300 kEUR en engagement et 30 kEUR en ordonnancement) sont compensés en interne par une diminution des crédits aux AB 52 41 71.00.10 (30 kEUR en engagement et en ordonnancement) et AB 51 14 31.00.01 (270 kEUR en engagement).

Année	Crédits d'engagement	Crédits de liquidation
2009	350 kEUR	80 kEUR
2010	-	120 kEUR
2011	-	120 kEUR
2012	-	30 kEUR

La répartition des crédits de liquidation est basée sur l'estimation suivante : 350.000 EUR pour 3 ans soit environ 10.000 EUR par mois.
Pour 2009, on estime que le marché commence en mars et que les factures de novembre et décembre sont payées en 2010 :

- Pour 2009 : cela donne 8 mensualités à liquider, soit 80.000 EUR.
- Pour 2010 : 12 mensualités soit 120.000 EUR ;
- Pour 2011 : 12 mensualités soit 120.000 EUR ;
- Pour 2012 : le solde soit 30.000 EUR.

A.B 33 52 41 14.00.10 (Bud DO PA AB)

Libellé : Frais d'assainissement du sol pour la vente des terrains de l'Etat à Belgocontrol, à BAC et aux Particuliers.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	132	**2.050**	4.555	13.167	-
c	-	132	**2.050**	4.555	13.167	-

Note explicative.

Comme mentionné ci-dessus, l'Etat doit indemniser BAC pour l'ensemble des coûts externes liés aux frais d'assainissements pris en charge par BAC en vertu de l'AR du 30 décembre 2001 autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit public Brussels International Airport Company, pour la vente des terrains dont la liste est annexée à l'AR précité, ainsi que les terrains expropriés par l'Etat pour les besoins de l'exploitation de l'aéroport, à l'exception des biens immeubles nécessaires à l'exploitation de Belgocontrol.

Selon les factures soumises jusqu'à présent par The Brussels Airport Company, l'Etat belge devait rembourser 7.968.820 EUR (TVA comprise) ou 6.585.801 euro (sans TVA) à The Brussels Airport Company pour les frais exposés concernant l'assainissement des sols jusqu'en 2007. En 2008, ce montant sera imputé sur les 13.051.477 EUR que The Brussels Airport Company doit à l'Etat belge. Il reste donc 5.082.657 EUR (13.051.477 - 7.968.820) qui seront imputés en 2009 sur les frais d'assainissement du sol

exposés en 2008. Les frais budgétés à récupérer par The Brussels Airport Company pour 2008 s'élèvent à 6.164.950 EUR (TVA comprise). L'imputation de ces frais en 2009 sur le montant que The Brussels Airport Company doit à l'Etat belge démontre que l'Etat devra payer en supplément un montant de 1.082.293 EUR (5.082.657 - 6.164.950) en 2009.

Jusqu'au 14.04.2009, The Brussels Airport Company n'avait toutefois pas encore envoyé les factures concernant l'assainissement de sol en 2008.

L'estimation inscrite au budget de ces frais d'assainissement attendus est basée sur un montant d'assainissement minimum et se monte à environ 21.000.000 EUR, à répartir sur la période 2009-2012, à savoir 1.083.000 EUR en 2009, 2.050.000 EUR en 2010, 4.555.000 EUR en 2011 et 13.167.000 EUR en 2012.

Par ailleurs, il persiste un litige de 1 MEUR entre l'Etat et BAC. Au cas où l'Etat aurait gain de cause, les coûts 2009 seraient couverts. Si ce n'est pas le cas, les coûts estimés 2009 (1.082 kEUR) devraient être pris en charges en 2009 ou 2010.

A.B. 33 52 41 71.00.10 (Bud DO PA AB)

Libellé : Achat de terrains qui doivent permettre l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et les aides à la navigation aérienne ainsi que les frais qui y sont liés.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	1.723	179	**20**	-	-	-
c	2.000	179	**20**	-	-	-

Note explicative.

Les expropriations réalisées par la Direction générale Transport aérien pour renforcer la position de l'aéroport de Bruxelles-National en tant qu'aéroport international, sont reprises dans le plan d'expropriation 001.
Celui-ci prévoyait à l'origine des expropriations pour un montant estimé de 2.200 kEUR en 2006. Lors du contrôle budgétaire 2006, il a été décidé de transférer en 2007 un montant de 700 kEUR de ce crédit de 2.200 kEUR prévu en 2006.

A ce montant s'est ajouté les coûts d'expropriation pour la relocalisation du centre INAD et du centre de transit 127 de l'aéroport de Bruxelles-National pour un montant de 138 kEUR (Arrêté Royal du 21 avril 2007 déclarant d'utilité publique la prise de possession immédiate de certaines parcelles nécessaires pour la relocalisation du centre INAD et du centre de transit 127 de l'aéroport de Bruxelles-National et situées sur le territoire de la commune de Steenokkerzeel).

Une évaluation récente des coûts du plan d'expropriation 001 est de 2.000.000 EUR pour 2008. Ce montant est nécessaire afin de pouvoir financer les actions 2 – 6 – 7 relatives au CPAS de Bruxelles.

En 2008, une proposition de liquidation a été reçue avec un montant total de 209.358 EUR. Cette proposition de liquidation porte sur un des dossiers.

En 2010 un montant de 20.000 EUR est inscrit à cette AB pour le règlement des contentieux, en cours ou à venir, relatifs aux procédures juridiques d'expropriations.

PROGRAMME D'ACTIVITES 52/5 : FONDS POUR LE FINANCEMENT ET L'AMELIORATION DES MOYENS DE CONTROLE, D'INSPECTION ET D'ENQUETE ET DES PROGRAMMES DE PREVENTION DE L'AERONAUTIQUE

Objectifs poursuivis.

Ce programme a pour but de financer des dépenses diverses réalisées dans le cadre de l'amélioration des moyens de contrôle, d'inspection et d'enquête et des programmes de prévention de l'Aéronautique.

Une partie des recettes perçues par le SPF est affectée à ce programme ainsi qu'il apparaît au Budget des Voies et Moyens.

Effectif de personnel programme 52/5 en ETP le 31/12			
Niveau	2008	2009	**2010**
A	18,0	18,0	**18,0**
B	11,0	11,0	**11,0**
C	5,0	5,0	**5,0**
D	1,0	1,0	**1,0**
Total ETP	**35,0**	**35,0**	**35,0**

51. Agréation des entreprises et inspections (sécurité).
(Voir aussi programme 0)

Résultats 2008
Les crédits disponibles ont notamment été consacrés à :
- L'engagement de personnel supplémentaire ;
- Des formations spécialisées supplémentaires pour les membres du personnel ;

Personnel.

Dépenses	(en milliers d'euros)

Statut	**(PA A.B.)**		**2008**	**2009**	**2010**
Personnel statutaire	(51 11.00.03)	fb	648	940	**1.069**
		fc	648	940	**1.069**
Personnel non-statutaire	(51 11.00.04)	fb	273	286	**250**
		fc	273	286	**250**
		fb	921	1.226	**1.319**
Totaux		fc	921	1.226	**1.319**

Note explicative.

La Direction Inspection est composée de 15 personnes après les recrutements en cours, suite aux obligations dans le domaine de la sécurité et sécurisation aérienne. Suite aux obligations nouvelles, le personnel de ce service doit augmenter de 8 personnes supplémentaires.
Les frais de personnel et de fonctionnement supplémentaires sont repris aux activités 51 et 53 du fonds.

Frais de fonctionnement.

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
51	12.00.01.1	Honoraires	fb	375	392	**392**	392	392	392
			fc	242	392	**392**	392	392	392
	12.00.01.2	Achats	fb	130	207	**207**	207	207	207
			fc	189	207	**207**	207	207	207
	12.00.01.5	Indemnités	fb	45	55	**55**	55	55	55
			fc	45	55	**55**	55	55	55
51	**12.00.01**	**Totaux**	**fb**	550	654	**654**	654	654	654
			fc	476	654	**654**	654	654	654
51	12.00.04	Informatique	fb	529	710	**610**	610	610	610
			fc	625	710	**610**	610	610	610
51	74.00.01	Equipement	fb	52	28	**28**	28	28	28
			fc	39	28	**28**	28	28	28
51	74.00.04	Informatique	fb	-	35	**35**	35	35	35
			fc	-	35	**35**	35	35	35
Totaux généraux			**fb**	1.131	1.427	**1.327**	1.327	1.327	1.327
			fc	1.140	1.427	**1.327**	1.327	1.327	1.327

Note explicative.

Le service Espace aérien a comme tache la gestion de l'espace aérien et en particulier dans les domaines suivant :

- mettre en œuvre le Single European Sky (SES) ;
- assurer la politique de gestion de la structure de l'espace aérien de la FIR/UIR de Bruxelles ;
- transposer les Annexes 3, 4, 10, 11 et 15 de l' OACI dans le droit national, ce qui doit être effectué pour juin 2009. Cette action de « Rules making organisation » est estimée à un total de 1.700 jour/homme de travail ;
- préparer des activités du Comité de l'espace aérien (BELANC) et participation aux réunions de ce Comité ;
- assurer la coordination des activités ANS à moyen et long termes entre les autorités ATS (Belgocontrol, Défense, Eurocontrol) ;
- participer aux instances de travail traitant des problèmes ANS avec des groupes partenaires ;
- participer à des réunions nationales et internationales organisées par l'OACI, la CEAC, l'UE, Eurocontrol ... (SRC, SCG, Mode S, …) ;
- analyser et préparer de dossiers particuliers ayant une implication sur l'utilisation de l'espace aérien (UAV, ARN, ACAS, 8.33 kHz spacing, FUA, P-RNAV, Mode S, environnement, capacités des aérodromes et des secteurs de contrôle, classification des espaces aériens, altitude de transition, etc.) ;
- participer à des cours spécifiques théoriques et pratiques et des formations PPL/SE et IFR.

Ces tâches exigent qu'une partie importante du personnel ait une formation technique, une grande expérience et une expertise opérationnelle. En pratique, il faut des personnes ayant eu une formation de contrôleur aérien et en plus avoir eu plusieurs années d'expériences professionnelles en ce qui concerne les systèmes et procédures utilisés dans le contrôle aérien (le service a besoin de minimum 2 experts

ANS). Etant donné que cette formation ne peut s'acquérir que par la voie de la formation professionnelle de contrôleur aérien il faut pouvoir attirer des anciens experts ATS de Belgocontrol ou de la Défense.

Une action est également prévue à l'AB 12.00.01 en 2010 pour l'amélioration du niveau de sécurité dans et autour de l'aéroport de Zaventem. Dès 2009, l'organisation d'un symposium en matière de sécurité est prévue avec la participation des entreprises opérant dans et autour de l'aéroport de Zaventem, qui se poursuivra en 2010. La Direction générale Transport aérien prendra également l'initiative d'examiner le lancement d'un projet permettant de favoriser une collaboration plus effective et efficiente entre tous les organismes fédéraux de surveillance dans et autour de l'aéroport de Zaventem.

Depuis 2007, 6 E-gov sont en charge de la réalisation du plan IT de la DGTA. En 2009, une personne supplémentaire était nécessaire afin d'améliorer l'intégration des modules utilisés dans les différents services (délivrance des licences, délivrance des autorisations du travail aérien, immatriculation des aéronefs, audits et inspections des compagnies/organismes de maintenance, audits des écoles de formations des pilotes) ainsi que de l'update et du Helpdesk du programme PROACC.

Autres dépenses de fonctionnement.

A.B. 33 52 51 12.00.51 (Bud DO PA AB)

Libellé : Frais d'études en relation avec l'amélioration de la qualité des contrôles et inspections.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
fb	-	-	**-**	-	-	-
fc	-	-	**-**	-	-	-

Note explicative.

Aucune étude n'est prévue en 2010.

52. Enquêtes, accidents et incidents.

Objectifs.

Cette cellule indépendante de la Direction générale Transport aérien réalise des enquêtes et rend compte des incidents et accidents, conformément à la réglementation internationale (Annexe 13 de l'OACI Européenne – EC 94/56 – et Nationale – AR 9/12/98 –).

Son but est la prévention des accidents. Elle émet un rapport pour chaque accident et incident grave, en décrivant les causes de ceux-ci et en formulant des recommandations de sécurité sur base de l'analyse des accidents et incidents. Elle est en charge des enquêtes pour tous les accidents et incidents graves survenus sur le territoire belge pour les avions belges comme pour les avions étrangers. Elle participe aux enquêtes à l'étranger lorsque des avions ou des ressortissants belges sont impliqués.

Résultats 2008
20 dossiers :

- Accidents ULM : 2

- Accidents Avions Générale : 6
- Incidents : 3
- Aviation Commerciale :
  - Accident : 2
  - Incidents sérieux : 2
  - Incidents : 2
- Hélicoptères : 2
- Support accidents à l'étranger : 1

Personnel.

Dépenses	(en milliers d'euros)

Statut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Personnel statutaire	(52 11.00.03)	fb	8	-	**-**
		fc	8	-	**-**
Personnel non-statutaire	(52 11.00.04)	fb	47	83	**84**
		fc	47	83	**84**
Totaux		fb	55	83	**84**
		fc	55	83	**84**

Frais de fonctionnement.

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
52	12.00.01.1	Honoraires	fb	11	48	**48**	48	48	48
			fc	12	48	**48**	48	48	48
	12.00.01.2	Achats	fb	1	10	**10**	10	10	10
			fc	1	10	**10**	10	10	10
52	**12.00.01**	**Totaux**	**fb**	12	58	**58**	58	58	58
			fc	13	58	**58**	58	58	58
52	12.00.04	Informatique	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
52	74.00.01	Equipement	fb	-	6	**6**	6	6	6
			fc	-	6	**6**	6	6	6
52	74.00.04	Informatique	fb	-	-	**-**	-	-	-
			fc	-	-	**-**	-	-	-
Totaux généraux			**fb**	12	64	**64**	64	64	64
			fc	13	64	**64**	64	64	64

Note explicative.

Pour 2010, le crédit à l'AB 12.00.01 se décompose comme suit :

Honoraires experts	8.000 EUR
Frais de GSM	2.000 EUR
Frais d'habillement	8.000 EUR
Frais de support technique	40.000 EUR
TOTAL	58.000 EUR

Les frais de support technique concernent le démontage d'éléments d'aéronefs par du personnel spécialisé, le support logistique pour le déplacements des éléments d'aéronefs accidentés et leur analyse par des laboratoires spécialisés. Sur base des chiffres 2007-2008 des enquêtes d'accidents, une moyenne de 20 enquêtes d'accidents est à réaliser par an. Une partie de ces enquêtes exigera des travaux de démontage par des techniciens, le transport et le stockage dans des lieux protégés, ainsi que des analyses exécutées par des laboratoires spécialisés (analyse des fluides, analyse de fractures,…).

Un montant de 6.000 EUR est prévu en 2010 pour l'achat de matériel d'enquête, à savoir un microscope optique pour l'étude des fractures des éléments métalliques (3.000 EUR), d'un appareil photographique permettant la photographie d'images au microscope (1.000 EUR), de petit outillage mécanique de démontage (1.000 EUR) et d'un GPS (1.000 EUR).

53. Sûreté (Direction Inspection)

Tâches :

- La réalisation d'analyses de risques, notamment par la mise à jour et l'analyse de bases de données, visant à conduire une politique d'inspection efficace et, plus généralement, à ajuster celle-ci;
- La politique de management de crise, tant pour la sécurité (accidents, états d'urgence, phase d'alerte) que pour la sûreté de l'aviation civile, implique la mise au point, l'approbation et le suivi des plans de crise aux niveaux local et fédéral, et implique également une permanence de contrôle spécialisée;
- La coordination et l'accompagnement des inspections aéroportuaires sur les aéroports belges;
- La politique et le contrôle en matière de sûreté aérienne, (définies sous forme d'un ensemble de prescriptions et de mesures de nature à protéger l'aviation contre les actes illicites (lutte contre la criminalité et le terrorisme)). Ceci englobe les plans de sûreté des aéroports et des compagnies aériennes ainsi que la certification du personnel de sûreté aéronautique.

Cette direction peut, d'initiative ou sur demande, poser des actes d'instruction susceptibles d'avoir un effet répressif (PV au parquet, amendes, …) sur des personnes et des entreprises en cas d'infraction aux règlements et autorisations existants. Cette direction peut également infliger des sanctions administratives.

Activités de base :

- Agréer les agents de fret aérien en matière de sûreté ;
- Contrôler la sûreté aérienne ;
- Mandater le personnel de l'inspection aéroportuaire ;
- Certifier les équipements de sûreté ;
- Gérer les situations de crise suite à des incidents aéronautiques ;

Résultats 2008 :

Les activités de la Direction Inspection se sont axées en 2008 sur le contrôle du plan national de sûreté aérienne, les plans de sûreté aéroportuaire des aéroports belges, les plans de sûreté des compagnies desservant des aéroports belges et les plans de sûreté des agents régulés (130 - cargo), et des entreprises de catering et de cleaning.

Sur le plan de la certification et de la formation du personnel de sûreté, le développement d'un projet d'e-learning a été lancé en coopération avec l'EASTI (le Centre de formation OACI-CEAC pour la sûreté aérienne). Il vise à donner une formation uniforme à l'ensemble du personnel chargé des tâches de sûreté, et prévoit également le volet certification. Ce concept sert d'ailleurs dès maintenant de modèle sur le plan international. Provisoirement, seul le personnel de l'aéroport de Bruxelles-National est impliqué dans le système, mais il sera systématiquement étendu au personnel de tous les aéroports belges suite à l'accord de coopération conclu avec les régions.

Le premier cours pilote pour personnel de management a été développé. D'autres cours sont en préparation.

Le programme de contrôle de la qualité imposé par la Commission européenne est respecté.

Les accords nécessaires ont été conclus avec les autorités régionales afin de permettre à l'inspection aéronautique fédérale relevant de la Direction Inspection de coordonner les inspections aéroportuaires régionales. Avec l'inspection aéroportuaire de Bruxelles-National, la Direction Inspection dirige de cette manière quelque 850 personnes (inspecteurs, agents et auxiliaires des inspections aéroportuaires) dont elle coordonne également les activités de contrôle.

Vu la régionalisation, la DGTA est tenue de positionner en permanence des inspecteurs aux aéroports

Personnel.

Dépenses	(en milliers d'euros)

Statut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Personnel statutaire	(53 11.00.03)	fb	88	185	**124**
		fc	88	185	**124**
Personnel non-statutaire	(53 11.00.04)	fb	51	33	**34**
		fc	51	33	**34**
Totaux		fb	139	218	**158**
		fc	139	218	**158**

Comme pour l'activité 52.51, les crédits de personnel sont adaptés pour faire face aux besoins dans le domaine d'audit, de contrôle et d'inspection.

Frais de fonctionnement.

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
53	12.00.01.1	Honoraires	fb	-	413	**379**	379	379	379
			fc	-	413	**379**	379	379	379
	12.00.01.2	Achats	fb	28	110	**110**	110	110	110
			fc	28	110	**110**	110	110	110
	12.00.01.5	Indemnités	fb	23	65	**65**	65	65	65
			fc	35	65	**65**	65	65	65
53	**12.00.01**	**Totaux**	**fb**	51	588	**554**	554	554	554
			fc	63	588	**554**	554	554	554
53	12.00.04	Informatique	fb	18	580	**580**	580	580	580
			fc	8	580	**580**	580	580	580
53	74.00.01	Equipement	fb	53	30	**30**	30	30	30
			fc	28	30	**30**	30	30	30
53	74.00.04	Informatique	fb	79	50	**50**	50	50	50
			fc	3	50	**50**	50	50	50
Totaux généraux			**fb**	201	1.248	**1.214**	1.214	1.214	1.214
			fc	102	1.248	**1.214**	1.214	1.214	1.214

Note explicative.

Le service sûreté est chargé de la formation uniforme de l'ensemble du personnel chargé des tâches de sûreté. Le budget de ce service avait été réduit pour des raisons d'économie en 2008.

Par rapport au montant inscrit au budget 2009, le montant du crédit 2010 à l'AB 53 12.00.01 comprend les éléments suivants :

- crédit de 75.000 EUR (inchangé) pour l'homologation des appareils de sécurité par des tiers. Conformément au règlement UE 2320/2002, chaque état membre doit faire homologuer tous les appareils de sécurité de ses aéroports, et les inspecter régulièrement. Pour la Belgique, cela représente environ 120 appareils à rayon-X, 50 portiques de détection de métaux, 40 détecteurs de métaux portables et tous les systèmes de contrôle d'accès et de fermeture des aéroports belges ;
- crédit de 78.000 EUR (inchangé) pour l'achat de biens non-durables et de services, dont 75.000 EUR pour la production de documents vidéo. La vidéo actuelle des aéroports a un rôle d'information et de formation pour toutes les personnes devant disposer d'un badge (personnel de l'aéronautique). Chaque personne doit visionner cette vidéo avant l'obtention du badge. La version actuellement en cours date d'environ 4 ans. Il est nécessaire qu'elle soit mise à jour.
- diminution de 34.000 EUR (de 60.000 EUR à 26.000 EUR) du crédit destiné à faire appel à des prestations d'expertise externe telle que des formations où des missions spécifiques.

L'informatique occupe une place de plus en plus importante au sein de l'EASTI (European Aviation Security Training Institute). A l'origine, seules 2 applications CBT étaient utilisées et elles ne nécessitaient qu'un support limité. Aujourd'hui, il existe un projet e-learning qui sera encore développé au cours des années à venir et un programme sera installé pour les badges d'identification.
L'entretien et le support pour ce logiciel et pour le hardware utilisé pour l'EASTI sont nécessaire.

Le projet e-learning a été lancé au cours de l'année 2005. Il s'agit d'une obligation découlant de l'inspection de l'UE en 2004. Il est opérationnel à partir de juin 2006 et couvre les aspects suivants: formation et certification de security managers, sensibilisation du personnel aéroportuaire (porteurs de badges d'identification de l'aéroport), sensibilisation des agents de fret aérien et formation / certification des screeners. A l'avenir l'offre e-learning sera encore élargie.
Travailler avec une plate-forme e-learning est indispensable pour atteindre l'ensemble du groupe cible, sachant qu'un faible nombre de personnes sont disponibles pour cette activité.

Actuellement, une nouvelle régulation a été adoptée par la Commission Européenne DGTREN en ce qui concerne la formation en sûreté de la navigation aérienne du personnel de navigation aérienne afin de garantir un niveau de sûreté plus élevé dans nos aéroports. Au total, la formation est prévue pour 23 groupes-cibles différents. Répartis sur une période de 5 ans (2009-2013), des modules de formation relatifs à la sûreté de la navigation aérienne seront mis sur pieds par un effort commun de l'industrie, de Bruxelles-Airport, des Régions et des autres Etats-membres de l'UE. En ce qui concerne la Belgique, des discussions spécifiques portent sur la réalisation de 7 modules de formation qui devront être mis à jour de manière régulière et également traduits dans les 2 langues nationales.

Un montant de 50.000 EUR est prévu à l'AB 74.00.04 en 2009 pour l'affiliation au système de réseau sécurisé pour l'échange d'informations relatives aux menaces OCAM (Organe de Coordination pour l'Analyse des Menaces). Ce réseau résulte d'une collaboration entre les services d'informations, la Police Fédérale, le SPF Mobilité & Transports, la Douane, le SPF Finances et les Affaires Etrangères.

A.B 33 52 53 35.00.01 (Bud DO PA AB)

Libellé : Contributions à des organisations internationales.
(cfr. Art. 2.33.3 – Budget Général des dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
fb	151	151	**251**	251	251	251
fc	151	151	**251**	251	251	251

Note explicative.

Le crédit est destiné financer des contributions à des organisations internationales (OACI/ECAC).

Une augmentation de 100 kEUR est nécessaire pour cette contribution sûreté de la Belgique à l'OACI/CEAC en 2010.

En matière de programme d'assistance technique de sûreté de la navigation aérienne, certains programmes d'actions concernant des pays dans lesquels des compagnies aériennes belges exécutent des vols, peuvent être menés soit en concertation avec diverses organisations, soit avec l'EASTI, ou de manière bilatérale, ce qui permet d'en limiter les coûts. Cette contribution avait été provisoirement diminuée en 2008 et 2009 faute d'accord avec les objectifs des autorités belges concernant ces programmes d'assistance, ce qui est maintenant résolu. Il a ainsi été convenu avec l'OACI et la CEAC que la DGTA organise elle-même et dirige l'exécution de certains programmes d'assistance, notamment en Afrique-Centrale, ce qui augmente les coûts estimés pour 2010 et les années suivantes. Cette augmentation est entièrement compensée en interne au sein du Fonds budgétaire par une diminution de 100 kEUR à l'AB 52 51 12.00.04 pour de l'assistance informatique E-Gov.

54. EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne)

L'EASA, basée à Cologne, a été instituée par le règlement n°1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Ce règlement a créé une institution européenne qui prendra progressivement le relais des Joint Aviation Authorities (JAA).

Champ d'application

1. la conception, la production, l'entretien et l'exploitation de produits, de pièces et d'équipements aéronautiques, ainsi que les personnels et organismes participant à la conception, à la production et l'entretien de ces produits, pièces et équipements.
2. les personnels et les organismes participant à l'exploitation d'aéronefs.

Le règlement ne s'applique pas lorsque les produits, pièces et équipements et les personnels et organismes sont affectés à des opérations militaires, douanières ou policières ou à des opérations analogues.
Les Etats membres s'engagent à veiller à ce que ces opérations soient menées en tenant dûment compte, dans la mesure du possible, des objectifs du règlement.

Objectifs

1. L'objectif principal du règlement est d'établir et de maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité de l'aviation civile en Europe.
2. Dans les domaines couverts par le règlement, celui-ci vise, en outre, à atteindre les objectifs complémentaires suivants :

a) garantir un niveau uniforme élevé de protection de l'environnement ;
b) faciliter la libre circulation des marchandises, des personnes et des services;
c) promouvoir la rentabilité dans les processus réglementaires et de certification et éviter le double emploi entre le plan national et le plan européen;
d) aider les Etats membres à remplir leurs obligations au titre de la convention de Chicago, en jetant les bases d'une interprétation commune et d'une mise en œuvre uniforme des dispositions de cette dernière, et en garantissant que celles-ci soient dûment prises en compte dans le cadre du règlement et des règles arrêtées pour sa mise en œuvre ;
e) promouvoir dans le monde entier les vues de la Communauté en matière de normes et de règles de sécurité de l'aviation civile, en établissant une coopération appropriée avec les pays tiers et les organisations internationales.

3. Les moyens d'atteindre les objectifs visés aux paragraphes 1 et 2 sont les suivants :
a) la préparation, l'adoption et l'application uniforme de tous les actes nécessaires ;
b) la reconnaissance, sans exigences supplémentaires, des certificats, licences, homologations et autres documents délivrés pour les produits, les personnels et les organisations conformément au règlement et aux règles arrêtées pour son application;
c) la création d'une Agence européenne de la sécurité aérienne indépendante;
d) la mise en œuvre uniforme de tous les actes nécessaires par les autorités aéronautiques nationales et par l'Agence, dans leurs domaines de compétence respectifs.

Le règlement N° 216/2008 du Parlement et du Conseil Européen (CE du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement CE N° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE), est entré en vigueur le 8 avril 2008. Ce nouveau règlement étend les compétences de la Commission et de l'EASA aux domaines des licences et des opérations. De nouveaux règlements de la Commission mettant en œuvre ce règlement de base seront promulgués début 2009. Il s'en suivra une charge accrue pour la direction agréation des entreprises, notamment en ce qui concerne le travail aérien et l'exploitation privée de grands aéronefs motorisés complexes et l'exploitation technique des aéronefs (« EU-OPS »). Les procédures de mise en application de ces nouveaux règlements ou des règlements actuels (CE) 1702/2003 et (CE) 2042/2003 adaptés (ARC, ACAM, ….) devront être définies, le personnel devra être stabilisé et y être formé ; les administrés devront être informés. Il en sera de même pour la Direction Licences dans le domaine de l'octroi des licences de vol et de l'approbation des simulateurs de vol.
On notera qu'une extension future du mandat de l'Agence est prévue pour la sécurité des aéroports en 2011 et les services de la navigation aérienne en 2012.

Moyens
L'EASA reprend un certain nombre de responsabilités des Etats membres. L'exécution proprement dite de la majorité des tâches opérationnelles quotidiennes reste toutefois du ressort des Etats membres sous supervision de l'EASA par la procédure de standardisation européenne. Ceux-ci, dont la Belgique, ont également conclu avec l'Agence des contrats de coopération comme le contrat, géré par la Direction Agréation des Entreprises, entré en vigueur le 1er juin 2005 sur l'approbation des réparations et modifications aux aéronefs immatriculés en Belgique. Pour ces tâches, les Etats membres mettent du personnel à la disposition de l'EASA. L'EASA leur verse à son tour une indemnité pour cette mise à disposition.
Les défis importants décrits ci-dessus impliquent, notamment pour la Direction Agréation des Entreprises, le recrutement et le maintien d'un personnel qualifié et expérimenté en conformité avec les exigences des règlements européens mentionnés dans le présent document.

Personnel

Dépenses	(en milliers d'euros)

Statut	**(PA A.B.)**		2008	2009	**2010**
Personnel statutaire	(54 11.00.03)	fb	-	-	-
		fc	-	-	-
Personnel non-statutaire	(54 11.00.04)	fb	-	-	-
		fc	-	-	-
Totaux		**fb**	-	-	-
		fc	-	-	-

Frais de fonctionnement

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
54	12.00.01	Fonctionnement	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
54	12.00.04	Informatique	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
54	74.00.01	Equipement	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
54	74.00.04	Informatique	fb	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-
Totaux généraux			**fb**	-	-	-	-	-	-
			fc	-	-	-	-	-	-

Note explicative

Pour l'instant, aucun crédit n'est inscrit à cette activité en 2010.

PROGRAMME D'ACTIVITES 52/7 : SERVICE DE MEDIATION.

Objectifs poursuivis :

Le Conseil des Ministres du 1er juin 2001 a, sur proposition de la Ministre de la Mobilité et des Transports, approuvé un projet d'arrêté royal portant sur la création du "Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National" indépendant au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

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

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

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

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

Missions :

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

Ses missions ont été définies comme suit :

- Recueillir et traiter les plaintes et suggestions des riverains sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- 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 ;
- Collecter, enregistrer et analyser tous les renseignements pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes des riverains de l'aéroport ;
- Tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Faciliter la médiation entre toutes les parties concernées par les activités de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Fournir un support logistique et administratif au Forum de concertation qui doit réunir
- périodiquement les diverses parties concernées par les nuisances engendrées par les survols d'avions (Régions, Provinces, Communes, opérateurs, associations de riverains).

Le service peut demander l'assistance d'experts pour mener à bien ses missions, et tient à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'aéroport de Bruxelles-National.

Le Service de Médiation assurait jusqu'en mai 2003 également le fonctionnement et le secrétariat du Forum de Concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, lequel doit se réunir au minimum 4 fois

par an et assurer la concertation voulue par le Gouvernement Fédéral entre toutes les parties concernées par les nuisances occasionnées par l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Par ailleurs, le Service de Médiation remet un rapport annuel d'activités au Secrétaire d'Etat à la Mobilité et aux Transports. Ce rapport contient des suggestions et propositions quant à une amélioration des conditions d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National notamment en matière de respect des normes réglementaires en vigueur, des relevés des sonomètres et des types d'avions utilisés.

Par la mise en place d'un tel Service de Médiation indépendant et autonome, le Gouvernement concrétise l'engagement pris dans le cadre de l'accord du 11 février 2000 sur l'aéroport de Bruxelles-National.
Dans une démarche guidée par un souci de transparence et d'objectivité vis-à-vis du public, le Service de Médiation concentre, au niveau d'un guichet unique accessible à tous (autorités, citoyens et opérateurs), les moyens et les compétences nécessaires pour informer au sujet des nuisances des avions, pour recueillir et traiter les plaintes et suggestions et pour faciliter la médiation entre les diverses parties concernées par cette problématique.

Le Service de Médiation est fonctionnellement indépendant, notamment, des services de l'Administration de l'Aéronautique responsables de la navigabilité, de la certification, des opérations aériennes, de l'entretien, de la délivrance des licences et, en général, de toute partie directement concernée par les missions qui lui sont confiées, ce qui ne doit pas l'empêcher de collaborer avec ces diverses instances dans l'intérêt de la poursuite de ses missions.

Le Service de Médiation bénéficie dans une mesure et un délai raisonnables et sans préjudice des clauses de confidentialité d'usage dans le secteur aérien, des informations dont disposent l'Administration de l'Aéronautique, l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National et Belgocontrol qui sont nécessaires à l'exécution de ses missions.

L'équipe complète est composée de 6 personnes qui sont mises à disposition par contrat de service avec Belgocontrol (entrée en fonction le 16 mai 2002).

Un nombre important de dossiers a été traité par ce service depuis sa création officielle en 2002. Les problèmes politiques brûlants comme le plan de dispersion, les utilisations alternatives de pistes ou l'extension des vols de nuit et les négociations concernant le non-déploiement des activités de l'intégrateur aérien DHL ont influencé cette évolution considérablement.

Le service a traité 1.336 dossiers en 2002, 2.281 en 2003, 40.973 en 2004, 223.881 en 2005, 478.429 en 2006, 1.285.000 en 2007 et 1.290.000 en 2008 soit plus de 3.608.000 dossiers gérés depuis sa création, dont 3.600.000 d'avril 2004 à mars 2009, soit à peine en 5 années avec seulement 5 collaborateurs, ce qui est très difficile.

Toute plainte ou question posée au Service de Médiation fait l'objet d'une réponse appropriée dans un délai n'excédant pas quinze jours à dater du jour de sa réception. Pour les plaintes complexes, ce délai peut être prolongé dans la mesure strictement nécessaire pour rassembler et analyser les renseignements utiles.

Le site internet a reçu plus de 300.000 visiteurs pendant la période de mai 2002 - mai 2009, et est consulté en moyenne par 3.000 visiteurs chaque mois.

Le transfert d'une partie importante du trafic de nuit du principal opérateur EAT-DHL de Bruxelles-National vers Leipzig au 28 mars 2008 ainsi que la conclusion d'un accord de gouvernement sur l'ensemble de la problématique aéroportuaire, le vendredi 19 décembre 2008, devraient avoir une nette incidence sur le nombre de dossiers traités.

Il est vraisemblable que la situation de tous les riverains devrait s'améliorer réellement par la mise en application progressive de toutes les nouvelles mesures qui ont été décidées (diminution sensible du quota individuel de bruit la nuit, instauration d'un quota de jour et de soirée, instauration progressive de nuits sans décollages pour les nuits du week-end, meilleure répartition des décollages pendant les périodes de moindre trafic, plafonnement des vols de nuit à 16.000 mouvements annuels dont maximum 5.000 décollages annuels de nuit, renforcement de la cellule d'inspection au sein de la DGTA, et meilleure définition de certaines procédures aéronautiques).

Autres missions du service :

- répondre sur base des plaintes
- diffusion de l'information sur les trajectoires et les nuisances des avions
- organisation du forum de concertation (mission retirée en juin 2003)
- explication du fonctionnement aéronautique de l'aéroport
- explication de l'organisation des vols et des décisions politiques

71. - Frais de fonctionnement.

PA	**A.B.**	Nature		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
71	12.00.01.1	Honoraires	b	-	-	**-**	-	-	-
			c	-	-	**-**	-	-	-
	12.00.01.2	Achats	b	11	17	**17**	17	17	17
			c	11	17	**17**	17	17	17
	12.00.01.3	Energie	b	3	3	**3**	3	3	3
			c	3	3	**3**	3	3	3
	12.00.01.5	Indemnités	b	1	1	**1**	1	1	1
			c	1	1	**1**	1	1	1
71	**12.00.01**	**Totaux**	**b**	15	21	**21**	21	21	21
			c	15	21	**21**	21	21	21
71	12.00.04	Informatique	b	1	3	**3**	3	3	3
			c	2	3	**3**	3	3	3
71	74.00.01	Equipement	b	-	3	**3**	3	3	3
			c	2	3	**3**	3	3	3
71	74.00.04	Informatique	b	-	8	**8**	8	8	8
			c	8	8	**8**	8	8	8
Totaux généraux			b	16	35	**35**	35	35	35
			c	27	35	**35**	35	35	35

Note explicative.

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

PROGRAMME D'ACTIVITES 52/8 : INSTITUT DE GESTION DES NUISANCES SONORES.

Pour mémoire

Dans le budget 2009, un montant de 399.000 euro avait été inscrit dans ce programme pour la gestion des nuisances sonores (compensé au sein des crédits du SPF). Il s'agissait de 266.000 euros pour les crédits de personnel et de 133.000 euros pour les frais de fonctionnement.

Le Conseil des Ministre du 19 décembre 2008 a donné sone accord au sujet de la création d'une cellule spécifique au sein de la DGTA - Direction Inspection - pour effectuer le contrôle du respect de la réglementation en ce qui concerne la navigation aérienne (quota de bruit, slots, voies aériennes, procédures pour la réduction du bruit) et la lutte contre les infractions.

Par conséquent, plus rien n'est inscrit dans ce programme en 2010.

ORGANISATIEAFDELING 53. — **DIRECTORAAT-GENERAAL MARITIEM VERVOER**

Opdrachten:

De missie van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer omvat het ondersteunen van het ontwikkelen van een Belgisch federaal, Europees en wereldwijd scheepvaartbeleid en het uitvoeren van dat beleid ten dienste van de samenleving in het algemeen en van het land in het bijzonder. Dit gebeurt in een geest van duurzame ontwikkeling met het doel de mobiliteitsnoden te lenigen en te streven naar een optimaal veilig en beveiligd scheepvaartvervoer, dat het milieu minimaal belast en dat zijn concurrentiepositie kan handhaven.

Het DGMV vervult die unieke rol door, binnen het kader van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en in harmonie met de andere vervoerswijzen te land en in de lucht, zijn bevoegdheden en expertise inzake scheepvaartaangelegenheden te laten gelden in de fora waar de scheepvaartgebonden wereldwijde, Europese en regionale actoren elkaar ontmoeten.

I. BELEIDSONDERSTEUNING

1. Directie Exploitatie, Beveiliging en Havenaangelegenheden

De directie Exploitatie, Beveiliging en Havenaangelegenheden staat in voor het voorbereiden van de beleidsvorming inzake scheepvaartexploitatie, scheepvaartbeveiliging en havenaangelegenheden en tevens voor de nodige inbreng ter zake voor het tot stand komen van de regelgeving voor het uitvoeren van het Belgische desbetreffende scheepvaartbeleid.

De directie ondersteunt de Directeur-generaal als voorzitter van de Nationale Autoriteit voor maritieme beveiliging teneinde de opdrachten van deze autoriteit te realiseren.

De directie verdedigt en negotieert het Belgisch beleidsstandpunt inzake scheepvaartexploitatie op de desbetreffende internationale fora (werkgroep Transportraad Europese Unie, de Internationale Arbeidsorganisatie, hierna de IAO genoemd, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling…) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de afdeling het beleidsstandpunt voor die materie van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Voorts staat de directie in voor de juridische ontwikkeling van de aangelegenheden binnen haar domein, met name inzake aansprakelijkheden en registratie, en verstrekt ze ter zake juridische adviezen. Ook wordt nautisch-technisch advies verstrekt bij het opstellen van de scheepvaartregelgeving. De directie behartigt tevens sociaal-economische aangelegenheden die verband houden met de scheepvaart.

2. Directie Wetgeving en Juridische Aangelegenheden

De directie Wetgeving en Juridische Aangelegenheden staat in voor het voorbereiden van de beleidsvorming inzake juridische scheepvaartaangelegenheden en voor het totstand-

DIVISION ORGANIQUE 53. — **DIRECTION GÉNÉRALE TRANSPORT MARITIME**

Missions:

La mission de la Direction Générale Transport Maritime (DGTM) consiste à soutenir la mise sur pied d'une politique de navigation fédérale belge, européenne et mondiale et à assurer l'application de cette politique au profit de la société en général et du pays en particulier, dans le but de contribuer à satisfaire aux besoins en matière de mobilité et ainsi, dans un esprit de développement durable, de tout mettre en œuvre afin de disposer d'une navigation avec une sécurité et une sûreté optimales, qui représente une charge minimale pour l'environnement et qui puisse conserver sa compétitivité.

Dans le cadre du Service public fédéral Mobilité et Transports et en harmonie avec les autres modes de transport terrestre et aérien, la DGTM remplit ce rôle unique en faisant valoir ses compétences et son expertise en matière d'affaires maritimes dans les forums qui réunissent les acteurs mondiaux, européens et régionaux de la navigation.

I. SUPPORT A LA POLITIQUE

1. Direction Exploitation, Sûreté et Problématique portuaire

La Direction Exploitation, Sûreté et Problématique portuaire est responsable de la préparation de la politique en matière d'exploitation de la navigation, de la sûreté maritime et des questions portuaires ainsi que de l'apport nécessaire à la mise sur pied de la réglementation permettant de l'exécuter.

La Direction apporte son soutien au Directeur général agissant comme Président de l'Autorité Nationale pour la sûreté maritime dans la réalisation des missions de cette autorité.

La Direction défend et négocie la position belge en matière de politique de la navigation dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transports du Conseil de l'Union européenne, Organisation internationale du travail — OIT, Organisation pour la coopération et le développement en Europe — OCDE) et participe activement au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux, la Direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

Par ailleurs, la Direction est responsable du développement juridique des questions de son ressort, notamment en ce qui concerne les responsabilités civiles et les enregistrements et rend des avis tant juridiques que nautico-techniques nécessaires à l'élaboration de la réglementation en la matière. La Direction est attentive aux questions socio-économiques en relation avec la navigation.

2. Direction législation et questions juridiques

La Direction législation et questions juridiques est responsable de la préparation de la politique relative aux aspects juridiques de la réglementation de la navigation, la sécurité

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 negotieert het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende internationale fora (Werkgroep Transportraad Europese Unie, het *Legal Committee* van de Internationale Maritieme Organisatie, hierna IMO genoemd, het *European Maritime Accidents Investigation Forum*…) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Kustwacht, interdepartementale werkgroepen…) verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

Voorts staat de directie in voor het personeelsbeleid van het Directoraat-generaal. Aldus stelt de directie het personeelsplan op van het Directoraat-generaal, bewaakt ze het personeelseffectief, initieert ze wervings- en bevorderingsprocedures, beheert ze opleidingen en evaluaties, beheert ze de registratiesystemen inzake afwezigheden

De directie heeft bovendien tot taak het Directoraat-generaal van de vereiste budgettaire middelen te voorzien, de budgetbestedingen te beheren en tevens te zorgen voor algemene administratieve ondersteuning.

3. Directie Veiligheid en Milieuvrijwaring

De directie Veiligheid en Milieuvrijwaring ondersteunt het beleid gericht op het verbeteren van de scheepvaartveiligheid en het beveiligen van het mariene milieu door in te staan voor de technische aspecten van de ontwerpteksten van de regelgeving met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie werkt interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de technische voorschriften in het kader van de desbetreffende internationale organisaties (werkgroep Transportraad Europese Unie, het IMO *Maritime Safety Committee*, het IMO *Marine Environment Protection Committee*, de Centrale Rijnvaartcommissie…) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

Verder ondersteunt de directie het informatica-intranet van het DGMV binnen het intranet van de FOD en zorgt ze voor een eerstelijnsondersteuning van de computerhardware en software en van de communicatiemiddelen.

II. BELEIDSUITVOERING

1. Directie Scheepvaartcontrole

De Directie Scheepvaartcontrole is belast met de uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de zeescheepvaart met betrekking tot het beveiligen van de mensenlevens en de eigendommen op zee, het voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu, het verbeteren van de leefomstandigheden aan boord en het vervoer over zee van gevaarlijke goederen. In de meeste gevallen gebeurt die activiteit in uitvoering van de in Belgisch recht omgezette internationale regelgeving uitgaande van de IMO, de IAO en de Europese Unie.

maritime et la protection du milieu marin concerné par l'activité maritime, fluviale et de plaisance.

La Direction défend et négocie la position belge dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, *Legal Committee of the International Maritime Organisation* — OMI, le *European Maritime Accidents Investigation Forum*…) et participe activement au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux (Garde côtière, groupes de travail interdépartementaux…), la Direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

Par ailleurs, la Direction est responsable de la politique du personnel de la Direction générale. Elle établit ainsi le plan de personnel de la Direction générale, surveille le cadre du personnel, lance les procédures de recrutement et de promotion, gère les formations et évaluations, gère le système d'enregistrement des absences…

La Direction a également pour tâche de pourvoir la Direction générale en moyens budgétaires idoines, de gérer les engagements budgétaires et d'assurer le soutien administratif général.

3. Direction sécurité et protection environnementale

La Direction sécurité et protection environnementale apporte son soutien à la politique visant l'amélioration de la sécurité maritime et la protection du milieu marin en intervenant sur les aspects techniques des projets de textes réglementaires relatifs à la navigation maritime, fluviale et de plaisance.

La Direction défend et négocie la position belge dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, IMO *Maritime Safety Committee*, IMO *Marine Environment Protection Committee*, Commission centrale du Rhin…) et participe activement au développement international de cette réglementation (prescriptions techniques). Dans les forums nationaux, la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

La Direction apporte également son soutien au système informatique intranet de la DGTM intégré au système intranet du SPF et intervient en première ligne dans les problèmes de hardware, de software et de communication.

II. EXECUTION DE LA POLITIQUE

1. Direction contrôle de la navigation

La direction contrôle de la navigation est chargée de l'exécution et du contrôle des dispositions légales et réglementaires applicables à la navigation maritime, relatives à la protection de la vie humaine, la propriété en mer, la prévention de la pollution du milieu marin, l'amélioration des conditions de vie à bord et le transport maritime de marchandises dangereuses. Dans la plupart des cas, cette activité se déploie en application de réglementations émanant de l'IMO, OIT et de l'Union européenne, transposées en droit belge.

De Directie Scheepvaartcontrole is ook bevoegd met betrekking tot de scheepvaart op de binnenwateren, met name voor de uitvoering van en het toezicht op de naleving van de scheepvaartreglementering inzake veiligheid en exploitatie.

Zowel wat de zeevaart als wat de binnenvaart betreft, heeft de Directie Scheepvaartcontrole 2 essentiële opdrachten:

— certificatie: het afleveren van persoons- en scheepsgebonden attesten op verzoek van belanghebbende (scheepseigenaar, reder, varende…) nadat aan de hand van een bekwaamheidsonderzoek of een technisch onderzoek (examen, technische schouwing, meting, documentverificatie…) is gebleken dat aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan;

— inspectie: met het oog op het handhaven van de scheepvaartregelgeving met betrekking tot Belgische en vreemde schepen worden onverwachte inspecties uitgevoerd aan boord van schepen, op het terrein (havengebieden…) en desgevallend bij erkende instellingen.

2. Zeevaart — Certificatie en Inspectie

Technisch onderzoeken, aan boord en op documenten (plannen, rekennota's,…), van zeeschepen onder Belgische vlag (visserij, koopvaardij, baggerschepen, ...) op conformiteit met (internationale) veiligheidsreglementering en voorschriften ter vrijwaring van het mariene milieu met het oog op het uitreiken van de vereiste internationale certificaten.

Toezicht op naleving van EG-richtlijn "EG- keurmerk" bij fabricage, invoer en verkoop van zeegaande pleziervaartuigen interactief met de Europese Commissie. Organisatie en afwikkeling van examens voor de brevetten van "yachtman" en "yachtnavigator".

Inspecteren aan boord van schepen onder vreemde vlag die de Belgische havens aandoen, op naleving van de internationale voorschriften die vervat zijn in de IMO en ILO-verdragen. De inspecties geschieden in uitvoering van het Paris MOU en de EG-richtlijn terzake.

Toezicht op de naleving van de internationale voorschriften inzake het vervoer over zee van gevaarlijke producten. Verlenen van adviezen aan verschepers die vragen hebben omtrent het toepassen van de reglementering. Inspecteren verpakking, etikettering en stouwing van de ladingen op conformiteit met de relevante voorschriften.

Onthaalkantoor in de haven van Antwerpen, Oostende, Gent en Zeebrugge voor dienstverlening aan het publiek. Uitvoeren van de bestuurlijke opdrachten, registreren en monsteren van zeelui, beheer van het gegevensbestand van de zeeschepen die onder Belgische vlag varen en van de Belgische zeelui (vaartijden en loopbanen). Verwerken van aanvragen brevetten, vlaggenbrieven en allerlei certificaten evenals het uitreiken ervan.

Opmeten aan boord en op plan van de afmetingen van zeeschepen (visserij, koopvaardij, baggerschepen, …) en het uitvoeren van de nodige berekeningen voor het bepalen van de tonnenmaatgegevens; het opmaken en uitreiken (wijzigen) van de meetbrief.

La direction contrôle de la navigation étend sa compétence sur les eaux intérieures, notamment en ce qui concerne le contrôle du respect de la réglementation relative à l'exploitation et à la sécurité.

Tant pour la navigation maritime que fluviale, la direction contrôle de la navigation a deux missions essentielles:

— la certification: la délivrance d'attestations liées à la personne ou au bateau, à la demande des intéressés (propriétaires de bâteau, armateur, navigateur), après vérification technique ou de capacité et qu'il soit apparu que les prescriptions réglementaires sont respectées (examens, inspecteurs techniques, vérifications de documents, …);

— l'inspection: des inspections-surprises sont menées à bord des navires et bateaux, sur le terrain 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.

2. Navigation maritime — Certification et Inspection

Examen technique de la conformité, tant à bord que sur les documents (plans, calculs, …), des navires battant pavillon belge (pêche, marine marchande, dragueurs,...) avec la réglementation (internationale) en matière de sécurité et les prescriptions en matière de protection du milieu marin en vue de la délivrance des certificats internationaux requis.

Contrôle du respect de la directive européenne "Marquage CE" lors de la fabrication, l'importation et la vente de navires de plaisance adaptés à la navigation hauturière en interactivité avec la Commission européenne. Organisation et suivi des examens pour les brevets de "yachtman" et de "navigateur de yacht".

Inspection à bord des navires battant pavillon étranger qui font escale dans les ports belges en vue du contrôle du respect des prescriptions internationales de l'OMI et des dispositions des conventions OMT. Les inspections ont lieu dans le cadre du Mémorandum de Paris et de la directive européenne en la matière.

Contrôle du respect des prescriptions internationales concernant le transport maritime de produits dangereux. Conseils aux transbordeurs qui se posent des questions concernant l'application de la réglementation. Inspection de la conformité de l'emballage, de l'étiquetage et de l'arrimage des cargaisons avec les prescriptions en la matière.

Bureau d'accueil et de service à la clientèle dans les ports d'Anvers, d'Ostende, de Gand et de Zeebrugge. Accomplissement de tâches administratives, enregistrement et enrôlement des marins, gestion du fichier de données des navires battant pavillon belge et des marins belges (temps de navigation et carrières). Traitement des demandes de brevets, de lettres de pavillon et de certificats et délivrance desdits documents.

Jaugeage à bord et sur plan des dimensions des navires (pêche, marine marchande, dragueurs, …), calculs pour déterminer les données de jauge; établissement (modification) et délivrance de la lettre de jauge.

3. Binnenvaart — Certificatie

Technisch onderzoeken van binnenvaartschepen (exclusief pleziervaart) op conformiteit met relevante veiligheidsreglementeringen met het oog op het uitreiken van certificaten.

Opmeten van de maten aan boord van binnenvaartschepen en met die gegevens uitvoeren van de nodige berekeningen met het oog op het uitreiken van een meetbrief.

Opmaken en uitreiken van meetbrieven en technische certificaten voor binnenvaartschepen. Organisatie en afwikkeling van examens stuurbrevetten pleziervaart binnenwateren en uitreiken van brevetten. Beheer van desbetreffende computerbestanden. Afgifte van officiële nummers.

4. Binnenvaart — Inspectie

Inspecteren van de vaartuigen (alle categorieën) en hun bemanningen op de Belgische waterwegen op naleving van de veiligheidsreglementering en de verkeersregels inzake scheepvaart. De inspecties gebeuren onaangekondigd voor de betrokken geïnspecteerde, ze worden gestuurd door het inspectiebeleid.

5. Commissie voor Herziening van het Maritiem Recht

Het UNCTAD rapport 2006 geeft aan dat België de negende plaats bekleedt in de wereld wat zijn aandeel betreft in de maritieme wereldhandel.

De maritieme cluster in België stelt 12 100 personen tewerk met een jaarlijkse omzet van € 3 895 miljoen naast de havens met een totale tewerkstelling van 106 600 werknemers en een omzet van € 12 760 miljoen.

Die positie van België als maritieme wereldnatie moet nu worden bestendigd en een aantal zwakke punten die dat kunnen bedreigen moeten worden weggewerkt. De zwakten van de huidige Belgische maritieme regelgeving vormen een dergelijke bedreiging. Die wetgeving is momenteel verouderd, verward, ongecoördineerd, slordig en juridisch aanvechtbaar zoals gebleken is uit een studie die in 2006 werd uitgevoerd waarin tevens aangetoond is dat de Belgische maritieme regelgever tot in het recente verleden op een beduidend lager niveau functioneerde dan zijn tegenhangers in de buurlanden, meteen de maritieme concurrenten.

Overwegende dat België wat wetgeving betreft op een beduidend lager niveau dan onze buurlanden staat en dat daardoor de internationale reputatie van België als vlagstaat en als maritiem juridische dienstverlener ernstig in het gedrang komt, beïnvloedt het beschikken over een adequate maritieme regelgeving sterk de algemene reputatie van de vlagstaat, de commerciële aantrekkingskracht van het scheepsregister en de koopvaardijvloot en de directe en indirecte toegevoegde waarde van de scheepvaartcluster.

3. Navigation intérieure — Certification

Examen technique de la conformité des bateaux de navigation intérieure (à l'exclusion des bateaux de plaisance) avec les prescriptions de sécurité en vue de la délivrance de certificats.

Prise des mesures à bord des bateaux de navigation intérieure et calculs en vue de la délivrance d'une lettre de jauge.

Établissement et délivrance de lettres de jauge et de certificats techniques pour les bateaux de navigation intérieure. Organisation des examens pour l'obtention des brevets de conduite pour la navigation de plaisance sur les voies de navigation intérieure. Délivrance des brevets et gestion des banques de données y afférentes. Délivrance de numéros officiels.

4. Navigation intérieure — Inspection

Inspection des bâtiments (toutes catégories) et de leurs équipages sur les voies navigables belges pour ce qui est du respect des prescriptions de sécurité et des règles de navigation. Les inspections sont effectuées de manière inopinée, sur l'initiative des autorités d'inspection.

5. Commission de Révision du Droit Maritime

Le rapport 2006 de l'UNCTAD établi que la Belgique occupe la neuvième place dans le monde en ce qui concerne sa contribution dans le commerce maritime mondial.

Le cluster maritime en Belgique emploie 12 100 personnes avec un chiffre d'affaires annuel de 3 895 MEUR, proche du secteur des ports avec un emploi total de 106 600 employés et un chiffre d'affaires de 12 760 MEUR.

Cette position de la Belgique en tant que nation maritime mondiale doit maintenant être maintenue et un certain nombre de mauvais points qui peuvent la menacer doivent être écartés. Les faiblesses de la réglementation maritime belge actuelle constituent une telle menace. Cette législation est actuellement obsolète, désordonnée, mal coordonnée, négligée et juridiquement attaquable comme il est apparu lors d'une étude effectuée en 2006 et dans laquelle il est également indiqué que le régulateur maritime belge a fonctionné jusqu'à un passé récent à un niveau moins important que ses homologues dans les pays voisins, qui sont des concurrents maritimes.

Ainsi, considérant que la Belgique se trouve à un niveau considérablement inférieur que celui de nos voisins concernant la législation et que, par conséquent, la réputation internationale de la Belgique en tant qu'État du pavillon et que prestataire de services juridiques maritimes est fortement mise en péril, le fait de disposer d'une réglementation maritime adéquate influence en effet fortement la réputation générale de l'État du pavillon, la force d'attraction commerciale du registre des navires et de la flotte marchande et la valeur ajoutée, directe et indirecte de la navigation belge.

Met het oog op het snel wegwerken van die bedreiging werd bij koninklijk besluit van 27 april 2007 (BS 29 mei 2007) een Commissie Maritiem Recht (COMAR) opgericht belast met het herzien van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht.

Deze Commissie moet enerzijds alle nodige maatregelen voorbereiden om het maritiem recht terug op het peil te brengen dat van een belangrijke maritieme natie mag worden verwacht. Anderzijds dient ze samen met vertegenwoordigers van de federale en regionale overheid, van de private maritieme sector, van de andere regionale en federale commissies ter zake en met ervaren advocaten en academici gespecialiseerd in maritiem recht, niet alleen op een gestructureerde manier te onderzoeken hoe het maritiem recht kan worden gemoderniseerd, maar ook voorstellen aan te reiken om deze modernisering daadwerkelijk te realiseren.

De COMAR heeft haar werkzaamheden aangevat en is reeds ver gevorderd voor wat het eerste luik van haar opdracht betreft, zijnde de redactie van het privaatrechterlijk gedeelte van een Nieuwe Belgische Zeewet die begin 2010 in werking moet treden. Het ambitieuze herzieningsproces zal in 2010 het publiekrechterlijk luik aanvatten en zo een volledige rechtstak actualiseren en belangrijke gevolgen hebben voor de zeehandel, de scheepvaart, het havenbedrijf en de rechtspraktijk.

6. Long Range Identification & Tracking System

Het LRIT-systeem (*Long Range Identification & Tracking System*) laat toe om zeeschepen wereldwijd te identificeren en te traceren.

Het initiatief tot oprichting van het LRIT-systeem werd genomen met het oog op het verbeteren van de maritieme veiligheid. De goedkeuring door de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) gebeurde op 19 mei 2006 en werd van kracht op 1 januari 2008. Alle verdragsluitende overheden worden verplicht om gegevenscentra op te zetten voor het opslaan van posities van zeeschepen varende onder hun vlag.

Het SOLAS-verdrag bepaalt in hoofdstuk V/19-1 welke zeeschepen verplicht zijn om te voldoen aan de LRIT-wetgeving. Ook de rechten en plichten van de verdragsluitende overheden en opsporings- en reddingsdiensten, met betrekking tot het ontvangen van LRIT-gegevens, werden hierin vastgelegd. De LRIT-wetgeving geldt voor vrachtschepen met een tonnage boven de 300 ton, alle passagiersschepen en mobiele boorplatforms op zee.

Dit reglement voorziet in een operationele start van het LRIT-systeem in 2009. Het zal om de 6 uur per satelliet een aantal gegevens doorsturen die betrekking hebben op identiteit van het schip, de positie van het schip alsook de datum en tijd van meegedeelde positie.

De toepassing van LRIT vereist een internationale organisatie die voormelde informatie beheert in een datacentrum en deze verspreidt naar de deelnemende staten. EMSA (*European Maritime Safety Agency*) zal de nodige standaarden voorschrijven voor de ontwikkeling van een applicatie die de automatische communicatie van

En vue d'écarter rapidement cette menace, une Commission du Droit Maritime (COMAR) a été créé par l'Arrêté Royal du 27 avril 2007 (MB 29 mai 2007) et a été chargée d'élaborer des propositions intégrées et coordonnées pour la révision du droit maritime privé et public.

D'une part, cette Commission doit préparer les mesures nécessaires afin de ramener à niveau le droit maritime qui est attendu dans une nation maritime importante. D'autre part elle doit rendre non seulement possible d'analyser d'une manière structurée comment le droit maritime peut être modernisé mais aussi d'arriver à des propositions pour réaliser effectivement cette modernisation, en collaboration avec les représentants des autorités fédérales et régionales, du secteur maritime privé, des autres commissions régionales et fédérales en la matière et avec des avocats expérimentés et des académiciens spécialisés en droit maritime.

La COMAR a débuté ses activités et a déjà abouti dans le cadre de la première étape de sa mission de rédaction d'une Nouvelle Loi Maritime belge qui entrera en vigueur début 2010 pour le volet privé. Le processus de révision ambitieux actualisera aussi en 2010 une branche complète du droit en ce qui concerne le volet public et aura des conséquences importantes pour le commerce maritime, la navigation, l'entreprise portuaire et la pratique juridique.

6. Long Range Identification & Tracking System

Le système LRIT (*Long Range Identification & Tracking system*) permet d'identifier et de suivre des navires à l'échelle mondiale.

L'initiative de créer le système LRIT a été prise afin d'améliorer la sécurité maritime. L'approbation par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) a eu lieu le 19 mai 2006, et elle est entrée en vigueur le 1er janvier 2008. Tous les gouvernements contractants sont obligés de mettre en place des centres de données afin d'enregistrer les positions des navires qui battent leur pavillon.

La convention SOLAS (International Convention for Safety of Life at Sea) établit, dans le chapitre V/19-1, quels navires doivent répondre à la législation LRIT. En ce qui concerne la réception des données LRIT, les droits et obligations des autorités contractantes ainsi que des services de recherche et de sauvetage y ont également été établis. La législation LRIT s'applique aux navires cargos de plus de 300 tonnes, à tous les navires à passagers et aux plates-formes mobiles de forage en mer.

Ce règlement prévoit une entrée opérationnelle du système LRIT en 2009. Ce système doit permettre la transmission toutes les 6 heures et par satellite de différentes informations comportant l'identifiant du navire, sa position ainsi que la date et l'heure de cette dernière.

La mise en œuvre de ce système LRIT exige la participation d'une organisation internationale chargée de la gestion et l'envoi aux États des informations ainsi transmises et collectées dans un centre de données. L'EMSA (*European Maritime Safety Agency*) doit ainsi définir toutes les prescriptions nécessaires au développement d'une application

de door de schepen verzonden gegevens moet toelaten en waarmee de lidstaten zich zullen moeten verbinden.

7. Corporate Flag State Governance

De beleidsmaatregelen die er op gericht zijn de Belgische koopvaardijvloot terug onder de Belgische vlag te brengen hebben hun effect niet gemist. De omvang van de vloot die gemachtigd is onder de Belgische vlag te varen, is de voorbije jaren gestadig gegroeid. Het grootste schip van de wereld, de "*TI Europe*" — een olietanker die nagenoeg 450 000 ton ruwe olie kan vervoeren —, vaart bovendien onder Belgische vlag. Met een totale capaciteit van bijna 7 miljoen DWT (laadvermogen) steekt België zelfs de Nederlandse vlag voorbij.

Voeg daarbij nog de schepen die door Belgische eigenaars worden gecontroleerd, dan is de Belgische vloot zelfs goed voor meer dan 12 miljoen DWT met 233 zeegaande schepen (koopvaardij, baggerschepen en zeegaande slepers).

België staat hiermee binnen de top 20 (19de plaats) van de wereldwijd 35 belangrijkste maritieme landen.

Bovendien kan het belang van de Belgische maritieme handel niet worden onderschat. België staat met haar maritieme activiteiten op de 9de plaats van de wereldwijd 25 belangrijkste handeldrijvende landen volgens UNCTAD *Review of Maritime Transport 2008*. België dekt met zijn baggervloot 28% van de mondiale vraag in de bagger- en havenontwikkelingsector.

CFSG is een nieuwe aanpak waarbij de voornaamste drie spelers deel uitmaken van een integraal kwaliteitsbeheersysteem. De drie partners in CFSG zijn:

— de reder, als ondernemer en beheerder van de vloot;

— de erkende classificatiemaatschappij, als wereldwijd scheepvaartexpert en als gemachtigde van de overheid en;

— de Vlaggenstaatadministratie, als toezichthouder.

De drie partners zullen elk autonoom vanuit hun eigen invalshoek, maar in onderling overleg en onder wederzijdse controle, bijdragen aan het kwaliteitsbeheersysteem.

In de geest van een "*corporate governance*-filosofie" worden ondernemerschap en controle aan elkaar gekoppeld. Het produceren en ontwikkelen van maritieme mobiliteit als economisch product en productiemiddel is voornamelijk de taak van de scheepseigenaar. De overheid dient voor een passend wettelijk kader te zorgen. De overheid neemt het initiatief in de controle, maar iedere speler dient zijn verantwoordelijkheid op te nemen.

De gemeenschappelijke opdracht voor de drie spelers is de schepen, die onder Belgische vlag varen, te doen beantwoorden aan de hoogste kwaliteitsnormen zoals dat wordt gemeten door middel van de havenstaatcontrole inspecties. De drie partners zullen elk autonoom vanuit hun

pour permettre la communication automatique des données transmises par les navires, à laquelle les États participants devront se connecter.

7. Corporate Flag State Governance

Les mesures politiques destinées à favoriser le retour de la flotte marchande belge sous pavillon belge n'ont pas manqué leur objectif. L'ampleur de la flotte habilitée à naviguer sous pavillon belge est en croissance constante ces dernières années. Le plus grand navire du monde, le "*TI Europe*" — un pétrolier qui peut transporter près de 450 000 tonnes de pétrole —, navigue lui aussi sous pavillon belge. Avec une capacité totale de presque 7 millions DWT (capacité de chargement), la Belgique se situe même devant le pavillon hollandais.

Ajoutons encore les navires qui sont contrôlés par les propriétaires belges, qui portent la flotte belge à plus de 12 millions DWT avec 233 navires de haute mer (marine marchande, dragage, remorqueurs).

La Belgique se situe ici dans le top 20 (19e place) des 35 nations maritimes les plus importantes au monde.

De plus, le marché maritime belge est à ce point important qu'il n'est pas possible de le sous-estimer. Les activités maritimes en Belgique placent notre pays à la 9ème place parmi les 25 nations commerciales les plus importantes, selon l'UNCTAD *Review of Maritime Transport 2008*. Avec sa flotte de dragage, la Belgique couvre 28% de la demande mondiale dans les secteurs du dragage et du développement portuaire.

Le CFSG est une nouvelle approche dans laquelle les 3 acteurs principaux font partie intégrante d'un système global de gestion de la qualité. Les 3 partenaires du CFSG sont:

— l'armateur, en tant qu'entrepreneur et gestionnaire de la flotte;

—la société de classification reconnue en tant expert mondial de la navigation mandatée par l'autorité et;

— l'administration de l'État du pavillon en tant que surveillant.

Les 3 partenaires contribueront au système de gestion de la qualité, chacun de manière autonome dans son propre domaine de compétences, en concertation les uns avec les autres et sous un contrôle réciproque.

Dans la philosophie de "*corporate governance*", l'esprit d'entreprise et le contrôle seront couplés. La production et le développement d'une mobilité maritime en tant que produit économique et moyen de production est précisément la tâche des propriétaires des navires. L'autorité doit veiller à un cadre légal adéquat. L'autorité prend l'initiative dans le contrôle mais chaque acteur doit prendre ses propres responsabilités.

La mission commune pour les 3 acteurs est d'arriver à ce que les navires sous pavillon belge répondent aux normes de qualité les plus élevées, qui peuvent être mesurées au moyen des inspections par l'État du port. Les 3 partenaires sont autonomes dans leurs champs de compétences respectifs

eigen invalshoek, maar in onderlinge samenspraak en onder wederzijdse controle, streven naar kwaliteitsvolle maritieme mobiliteit.

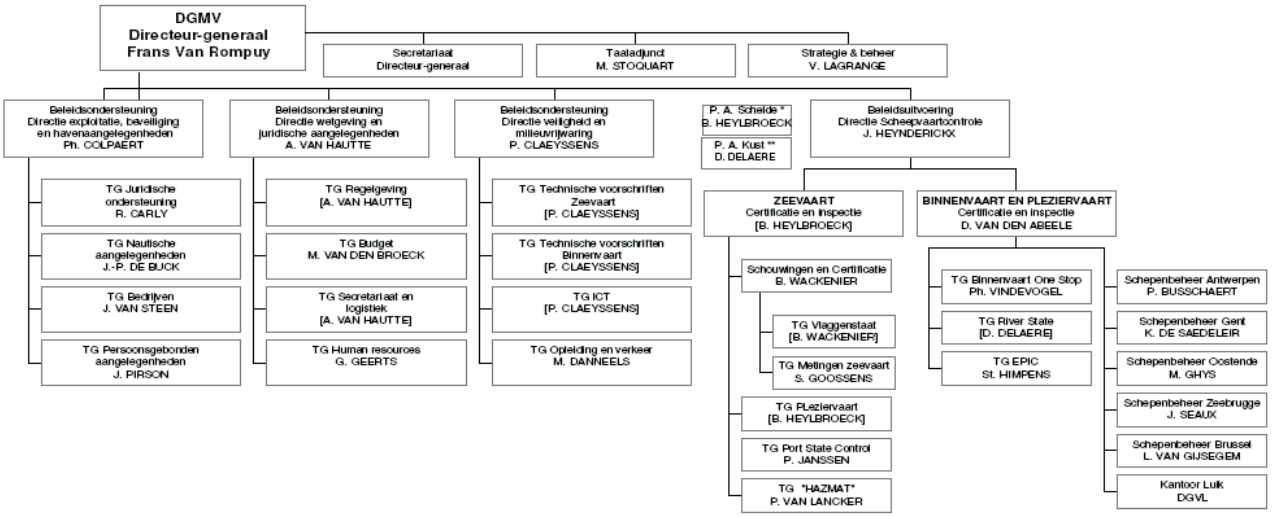
Door het toepassen van het integraal kwaliteitsbeheersysteem van CFSG kan België deze toppositie nastreven en handhaven.

Structuur/organigram van het Directoraat- generaal Maritiem Vervoer

mais les concertations et le contrôle réciproque, tendent à une mobilité maritime de haute qualité.

En appliquant le système intégré de gestion de qualité du CFSG, la Belgique peut viser à atteindre la tête du classement et à s'y maintenir.

Structure/organigramme de la Direction générale Transport maritime



* Plaatsadministratie Schelde: zie bladzijde 39
** Plaatsadministratie Kust: zie bladzijde 39

Kredieten toegekend aan de organisatieafdeling

Programma		2008 realisatie	2009 initieel	2009 aangepast	**2010 voorstel**	+/- 2010-2009	2011 raming	2012 raming	2013 raming
0. Bestaansmiddelen	b	10 320	11 717	12 221	**12 451**	+230	1 443	902	902
	c	10 698	11 717	12 221	**12 431**	+210	1 423	902	902
2. Koopvaardij	b	232	308	308	**308**	0	308	308	308
	c	243	308	308	**308**	0	308	308	308
Totalen	b	10 552	12 025	12 529	**12 759**	230	1 751	1 210	1 210
	c	10 941	12 025	12 529	**12 739**	210	1 731	1 210	1 210

Crédits attribués à la Division Organique

Programme		2008 réalisé	2009 initial	2009 ajusté	**2010 proposition**	+/- 2010-2009	2011 estimation	2012 estimation	2013 estimation
0. Subsistance	b	10 320	11 717	12 221	**12 451**	+230	1 443	902	902
	c	10 698	11 717	12 221	**12 431**	+210	1 423	902	902
2. Marine marchande	b	232	308	308	**308**	0	308	308	308
	c	243	308	308	**308**	0	308	308	308
Totaux	b	10 552	12 025	12 529	**12 759**	230	1 751	1 210	1 210
	c	10 941	12 025	12 529	**12 739**	210	1 731	1 210	1 210

PROGRAMMA 53/0. — BESTAANSMIDDELEN

Dit programma omvat zowel de specifieke werkingskosten van de centrale diensten als van de buitendiensten.

01. PERSONEEL

Effectieven

Niveau	2008	2009	**2010**
A	54,10	50,82	**51,11**
B	54,70	60,60	**61,94**
C	67,26	66,46	**66,10**
D	12,30	9,76	**9,24**
Totalen	188,36	187,65	**188,39**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

PROGRAMME 53/0. — SUBSISTANCE

Ce programme comprend aussi bien les frais de fonctionnement spécifiques des services centraux que des services extérieurs.

01. PERSONNEL

Éffectifs

Niveau	2008	2009	**2010**
A	54,10	50,82	**51,11**
B	54,70	60,60	**61,94**
C	67,26	66,46	**66,10**
D	12,30	9,76	**9,24**
Totaux	188,36	187,65	**188,39**

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Uitgaven	(in duizendtallen euro) — (en milliers d'euros)			Dépenses
Statuut	(PA BA)	2008	2009	**2010**	Statut
Statutair personeel	(01 11.00.03)	8 882	9 831	**9 588**	Personnel statutaire
Niet-statutair personeel	(01 11.00.04)	278	214	**209**	Personnel non-statutaire
Totalen	b	9 160	10 045	**9 797**	Totaux
	c	9 160	10 045	**9 797**	

Verklarende nota

Voor 2010 werden de personeelskredieten aangepast zoals vermeld onder OA 21 BA 11.00.03.

Note explicative

Pour 2010, les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

PA	B.A.	Aard		2008	2009	2010	2011	2012	2013		A.B.	Nature	PA
	12.00.01.1	Erelonen	b	47	39	39	39	39	39	b	12.00.01.1	Honoraires	
			c	47	39	39	39	39	39	c			
	12.00.01.2	Aankopen	b	121	136	136	136	136	136	b	12.00.01.2	Achats	
			c	125	136	136	136	136	136	c			
	12.00.01.3	Energie	b	78	71	71	71	71	71	b	12.00.01.3	Énergie	
			c	82	71	71	71	71	71	c			
	12.00.01.5	Vergoedingen	b	283	283	283	283	283	283	b	12.00.01.5	Indemnités	
			c	283	283	283	283	283	283	c			
02	12.00.01	Totalen	b	529	529	529	529	529	529	b	12.00.01	Totaux	02
			c	537	529	529	529	529	529	c			
02	12.00.04	Informatica	b	52	71	71	71	71	71	b	12.00.04	Informatique	02
			c	52	71	71	71	71	71	c			
02	74.00.01	Uitrusting	b	110	110	110	110	110	110	b	74.00.01	Équipement	02
			c	110	110	110	110	110	110	c			
02	74.00.04	Informatica	b	7	20	20	20	20	20	b	74.00.04	Informatique	02
			c	7	20	20	20	20	20	c			
Algemeen totaal			b	698	730	730	730	730	730	b	Totaux généraux		
			c	706	730	730	730	730	730	c			

02. WERKINGSKOSTEN

Verklarende nota

Door de centralisatie van alle persoonsgebonden werkingskosten van deze afdeling, wordt een gedeelte van de voorheen op deze basisallocaties ingeschreven kredieten, samengevoegd op de afdeling 21. — Beheersorganen.

Hierin worden de aan de missie gebonden werkingskredieten voorzien.

12.00.01.1 Erelonen

Onderzoeksraad voor de Zeevaart

Commissie voor Onderzoek van Rijnschepen. Deze commissie heeft tot doel te onderzoeken of de binnenschepen voldoen aan het Reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen en aan de bepalingen van het KB van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen. Zij levert tevens de betreffende certificaten af.

Met het oog op de omzetting van de Richtlijn 2005/33/EG van het Europese Parlement en van de Raad van 6 juli 2005 tot wijziging van Richtlijn 1999/32/EG wat het zwavelgehalte van scheepsbrandstoffen betreft en in het bijzonder de artikels omtrent de uit te voeren controles dienen de lidstaten van de IMO de nodige maatregelen te treffen opdat voormeld zwavelgehalte conform is met de met de in de Richtlijn opgenomen voorschriften.

Om hieraan te voldoen dient door de FOD Mobiliteit en Vervoer in diverse monsternemingen en inspecties te worden voorzien en zal een beroep moeten worden gedaan op laboratoria om volgende analyses uit te voeren:

— monsterneming van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord, op het moment van levering aan schepen, volgens de richtsnoeren van de IMO en analyse van het zwavelgehalte;

— monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voor zover uitvoerbaar en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;

— inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota.

Op basis van een statistische bemonstering en rekening houdend met het aantal geplande controles van schepen door de havenstaatcontrole en van binnenschepen in het kader van de binnenvaartinspecties, wordt het jaarlijks aantal uit te voeren brandstofanalyses geraamd op 91 voor de zeeschepen en 91 voor de binnenschepen.

Rekeninghoudend met een geraamde kostprijs van een brandstofanalyse van 85 euro, werd voor 2008 de budgettaire weerslag op 15 470 euro becijferd, een bedrag dat volledig intern werd gecompenseerd. Vermits op basis van de in 2007 en tijdens het 1ste semester 2008 gerealiseerde analyses

02. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

Note explicative

Suite à la centralisation de tous les frais de fonctionnement liés à la personne, une partie des crédits qui étaient inscrits jadis sur ces allocations de base, est intégrée à la division 21. — Organes de gestion.

Sont ici inscrits les crédits liés à la mission.

12.00.01.1 Honoraires

Le conseil d'enquête maritime

La commission de visite des bateaux du Rhin. Cette Commission a pour mission de vérifier si les bateaux satisfont au Règlement en matière d'inspection des bateaux du Rhin et aux dispositions de l'AR du 19 mars 2009 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la Navigation Intérieure et de délivrer les certificats nécessaires.

Dans le cadre de l'implémentation de la Directive 2005/33/CE du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne du 6 juillet 2005 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins, et plus particulièrement en vertu des articles fixant les modalités des contrôles à effectuer, les États membres de l'OMI doivent prendre les mesures nécessaires pour assurer que la teneur en soufre des combustibles marins soit conforme aux dispositions formalisées dans cette Directive.

Pour ce faire, le SPF Mobilité et Transports doit mettre en place plusieurs méthodes d'échantillonnage et d'inspection et faire appel à des laboratoires afin de procéder aux analyses des échantillonnages suivantes:

— échantillonnage du combustible marin destiné à être utilisé à bord des navires, au moment de sa livraison, conformément aux lignes directrices de l'OMI, et analyse de sa teneur en soufre;

— échantillonnage et analyse de la teneur en soufre du combustible marin destiné à être utilisé à bord et contenu dans les citernes, lorsque cela est possible, et dans les échantillons de soute scellés à bord des navires;

— inspections des livres de bord des navires et des notes de livraison de soutes.

Sur base d'une évaluation statistique et compte tenu de l'estimation du nombre de contrôles de bateaux de navigation dans le cadre des contrôles de l'État de Port et des bateaux de navigation intérieure dans le cadre des inspections de navigation intérieure, le nombre annuel d'analyses de combustibles est estimé à 91 bateaux de navigation et 91 bateaux de navigation intérieure.

Compte tenu d'un coût d'analyse de combustible en laboratoire estimé à 85 EUR, le montant budgétaire retenu en 2008 était de 15 470 EUR, intégralement compensé en interne. Etant donné que les analyses réalisées en 2007 et au cours des 6 premiers mois de 2008 n'ont permis de constater que peu

slechts weinig inbreuken konden worden vastgesteld, werd hiervoor in 2009 en 2010 slechts een bedrag van 6 000 euro gereserveerd.

12.00.01.2 Aankopen

Het DGMV heeft een wagenpark van 48 auto's. De kosten voor huren, algemeen onderhoud, het reinigen en herstellen van de wagens werden voor 2010, zoals trouwens ook in 2009, geraamd op 50 0000 euro. Dit betekent een vermindering met 3 000 euro t.o.v. 2008 wat resulteert uit de vernieuwing van het wagenpark die in 2008 werd ingezet en waardoor de gemiddelde ouderdom van de wagens licht daalde.

12.00.01.3 Energie

Rekeninghoudend met de verjonging van het wagenpark en met de matiging van de brandstofprijzen, moet een bedrag van 71 000 euro volstaan voor 2010. In 2008 werd nog 78 000 euro besteed aan brandstof.

12.00.01.5 Vergoedingen

Ingevolge de invoering van een systeem van forfaitaire verblijfsvergoedingen diende de kredieten te worden verhoogd. Het bedrag van 283 000 euro, dat vanaf 2008 werd ingeschreven in de begroting, blijft constant in 2010.

12.00.04 Informatica

Een krediet van 71 000 euro is nodig voor de volgende projecten:

a) het huidige betalingsbeheerprogramma voor immatriculatieplaten en vlaggenbrieven dat deel uitmaakt van de Centrale Databank van de Scheepvaart (CDS), moet worden uitgebreid voor andere producten (zeebrieven…). Tevens moet een interface met Fedcom worden voorzien zodat een elektronisch bericht wordt gestuurd (trigger) bij aflevering van een product zodat een factuur kan worden gegenereerd in Fedcom. Om die applicatie op de CDS te ontwikkelen moet een functionele analyse worden gemaakt. Daartoe is een krediet van 64 000 euro nodig om 1 analist gedurende 80 mandagen te betalen;

b) met het oog op het registreren van inkomende en uitgaande briefwisseling van het DGMV moet een gemeenschappelijke toepassing worden ontwikkeld, die de verschillende bestaande Access databestanden vervangt in toepassing van een beslissing van de Stafdienst ICT om alle databanken bij ABSI onder te brengen. Daartoe is een krediet van 7 000 euro nodig om 1 analist programmeur gedurende 8 mandagen te betalen.

74.00.01 Uitrusting

Het DGMV beschikt over een wagenpark van 48 auto's waarvan er, tot in 2008, slechts 2 per jaar werden vervangen wat uiteraard zijn gevolgen heeft voor de kosten van onderhoud en van brandstofverbruik.

d'infractions à cette réglementation, un montant de seulement 6 000 EUR a été retenu pour 2009 et 2010.

12.00.01.2 Achats

La DGTM a un parc automobile de 48 voitures. Les dépenses pour les loyers, les entretiens, les réparations et le nettoyage des voitures sont estimées à 50 000 EUR en 2009 comme en 2010, soit une diminution de 3 000 EUR par rapport à 2008 compte tenu des achats opérés en 2008 qui ont permis de rajeunir quelque peu la moyenne d'âge du parc automobile.

12.00.01.3 Énergie

En 2008 un montant de 78 000 EUR a été dépensé pour des carburants. Compte tenu du renouvellement du parc automobile et de l'augmentation moindre des prix des carburants, un crédit de 71 000 EUR doit être suffisant en 2010.

12.00.01.5 Indemnités

Des augmentations successives ont été inscrites au budget suite à la décision d'accorder des indemnités forfaitaires en ce qui concerne les frais de parcours. En 2010 le budget reste inchangé au niveau de 2009 et est fixé à 283 000 EUR.

12.00.04 Informatique

Un crédit de 71 000 EUR est nécessaire pour les projets suivants:

a) l'actuel programme de gestion des paiements pour les plaques d'immatriculation et les lettres de pavillon qui fait partie de la Banque de donnée Centrale de la Navigantion (BCN) doit être aménagée pour d'autres produits (lettres de mer,…) . De plus, une interface avec FEDCOM doit être prévue afin qu'un avis électronique soit envoyé à la livraison d'un produit de sorte qu'une facture puisse être générée dans FEDCOM. Pour développer cette application dans la BCN, une analyse fonctionnelle doit être réalisée. C'est pourquoi un crédit de 64 000 euros est nécessaire afin de payer un analyste pendant 80 jours;

b) en vue de l'enregistrement des courriers entrants et sortants de la DGTM , une application commune doit être développée afin de remplacer les différentes banques de données Access existantes en application d'une décsion du service d'encadrement ICT pour ramener toutes les banques de données chez ABSI. C'est pourquoi un crédit de 7 000 euros est nécessaire afin de payer un analyste pendant 8 jours.

74.00.01 Equipement

La DGTM dispose d'un parc automobile de 48 voitures, pour lequel le remplacement de seulement 2 voitures par an était prévu jusqu'en 2008, avec des conséquences au niveau de leurs coûts d'entretien et de consommation de carburants.

In 2008 moet een transfer van 57 000 euro van de Dienst Logistiek naar deze BA het mogelijk maken om jaarlijks 8 dienstvoertuigen te vervangen. De nieuwe wagens moeten kunnen worden gebruikt als mobiel kantoor en als dusdanig uitgerust zijn en zijn ook bestemd voor het vervoer van materiaal (bvb. ladders voor het onderzoek van containers). Voor 2010 wordt hetzelfde krediet voorzien teneinde de vervangingspolitiek te kunnen verder zetten.

74.00.04 Informatica

Een krediet van 10 000 EUR is nodig voor het aanschaffen van uitrusting (leesapparatuur en software) voor het informatiseren van het dossier "opvolgingssysteem voor het Maritiem Huis in Antwerpen" dat het mogelijk zal maken dat meerdere personen op een vlotte gecoördineerde manier verschillende taken kunnen uitvoeren in eenzelfde dossier.

Een krediet van 10 000 euro is nodig om te voorzien in de vervanging van een aantal PC's (inclusief laptops) die meer dan 5 jaar oud zijn.

03. ANDERE WERKINGSUITGAVEN

B.A. 33 53 03 34.00.01 (Beg OA AP BA) — Schadevergoedingen aan derden.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	0	0	**0**	0	0	0
c			**0**	0	0	0

Verklarende nota

Vanaf het begrotingsjaar 2009 werden deze kredieten geglobaliseerd in een interdepartementale provisie. Deze zal, in voorkomend geval, via een KB van herverdeling de benodigde kredieten ter beschikking stellen van de FOD's en worden ingeschreven op de OA 21 - Beheersorganen.

04. WERKINGSUITGAVEN VAN DE DIENSTEN

B.A. 33 53 04 12.00.30 (Beg OA AP BA) — Specifieke aankopen voor het uitvoeren van de verplichtingen van de federale overheid inzake de scheepvaart.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	8	31	**31**	31	31	31
c	12	31	**31**	31	31	31

À partir de 2008, un transfert de 57 000 euros a été réalisé du Service Logistique vers l'AB 7400.01 de la DGTM afin de pouvoir procéder au remplacement d'environ 8 voitures par an. Les nouvelles voitures doivent pouvoir être utilisées comme bureau mobile et doivent être équipées en conséquence, et elles sont aussi destinées au transport de matériel (par ex. les échelles pour le contrôle des conteneurs). Pour 2010, un crédit identique a été retenu afin de poursuivre cette politique de remplacement des véhicules.

74.00.04 Informatique

Un crédit de 10 000 EUR est nécessaire en 2010 pour l'achat de l'équipement nécessaire (appareils de lecture et software) pour l'informatisation du dossier du système de suivi de la Maison de la Mer à Anvers. Ceci doit permettre à des personnes différentes de pouvoir exécuter plusieurs tâches au sein d'un même dossier d'une manière plus rapide et plus coordonnée.

Un crédit de 10 000 EUR est également nécessaire afin de pouvoir remplacer du matériel informatique spécifique agé de plus de 5 ans.

03. AUTRES DÉPENSES RELATIVES AU FONCTIONNEMENT

A.B. 33 53 03 34.00.01 (Bud DO PA AB) — Indemnités à des tiers.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	0	0	**0**	0	0	0
c	0	0	**0**	0	0	0

Note explicative

A partir de l'année budgétaire 2009 les crédits sont globalisés dans une provision interdépartementale.

Le cas échéant, les crédits nécessaires seront mis à la disposition des SPF par un Arrêté royal de redistribution et inscrits à la Division organique 21 – Organes de gestion.

04. DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES

A.B. 33 53 04 12.00.30 (Bud DO PA AB) — Achats spécifiques en vue de l'exécution des obligations de l'État fédéral en ce qui concerne la navigation.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	8	31	**31**	31	31	31
c	12	31	**31**	31	31	31

Verklarende nota.

Overeenkomstig het koninklijk besluit van 21 november 2005 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten op zee en tot omzetting van de Europese richtlijnen 1999/35/EG en 2002/59/EG moet België alle ernstige en zeer ernstige ongevallen op zee onderzoeken ingeval België vlaggenstaat is. Daartoe wordt voor de duur van het onderzoek een autonome cel opgericht die een beroep kan doen op externe deskundigen. Het beroep op deze externe deskundigen brengt budgettaire implicaties mee.

Anderzijds wordt in de loop van 2009 de publicatie verwacht van een Europese richtlijn tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeevaartsector die bovenvermelde richtlijnen 1999/35 en 2002/59 zal wijzigen. Deze richtlijn zal o.m. bepalen dat de lidstaten er zorg voor moeten dragen dat het veiligheidsonderzoek wordt uitgevoerd onder de verantwoordelijkheid van een onpartijdige permanente onderzoeksinstantie door behoorlijk gekwalificeerde onderzoekers met deskundigheid op het gebied van ongevallen en incidenten op zee.

Voor het implementeren van de richtlijn zal dus een nationale instantie voor het onderzoeken van scheepvaartongevallen (NOSO) moeten worden opgericht die 24 maanden na het van kracht worden van de richtlijn (vermoedelijk mei 2011) volledig operationeel moet zijn.

Voor het organiseren van NOSO moeten een aantal strategische keuzes worden gemaakt m.b.t. het statuut, de graad van onafhankelijkheid, de situering binnen de overheid, de financiering, de personele en financiële middelen. Hiervoor zal een strategische analyse moeten worden uitgevoerd om de mogelijke opties uit te werken met telkens de impact hiervan.

In afwachting van de resultaten van dit onderzoek wordt een bedrag van 31 000 euro ingeschreven onder deze basisallocatie.

05. Commissie voor herziening van het Maritiem Recht.

B.A. 33 53 05 12.00.21 (Beg OA AP BA) — Diverse kosten verbonden aan de herziening van het Maritiem Recht met uitzondering van informatica kosten.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	5640	540	**540**	540	-	-
c	799	540	**520**	520	-	-

Verklarende nota.

Overeenkomstig het koninklijk besluit van 27 april 2007 houdende oprichting van een commissie belast met de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht heeft de Commissie Maritiem Recht tot taak voorstellen te formuleren betreffende de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht".

Zij is onder meer belast met de identificatie van de te herziene wets- en reglementsbepalingen, het opstellen van oriënterende nota's omtrent de richting van de herzieningen, voorbereidend onderzoek van bijzondere knelpunten, redactie van ontwerpteksten, overleg met de betrokken sectoren,

Note explicative.

Selon l'arrêté royal du 21 novembre 2005 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents en mer et en application des directives 1999/35/CE et 2002/59/CE, la Belgique doit enquêter sur tous les accidents en mer graves et très graves dans le cas où la Belgique est le pays du pavillon. Pour ce faire, une cellule autonome est mise sur pied pendant toute la durée de l'enquête, qui peut faire appel à des experts externes. Faire appel à des experts externes entraîne des implications budgétaires.

D'autre part, la publication d'une nouvelle directive européenne fixant les principes pour les enquêtes sur les accidents dans le secteur de la navigation et modifiant les directives 1999/35 et 2002/59 est attendue courant 2009. Cette directive stipulera entre autres que les états membres doivent veiller à ce que l'enquête de sécurité soit menée sous la responsabilité d'une instance permanente indépendante sous la conduite d'enquêteurs qualifiés avec une expertise dans le domaine des accidents et incidents en mer.

Une instance nationale pour les enquêtes sur les accidents de navigation (NOSO) devra donc être créée et devra être totalement opérationnelle 24 mois après l'entrée en vigueur de la directive (probablement mai 2011).

Pour l'organisation de l'instance indépendante, un certains nombre de choix stratégiques doivent être fait en matière de statut, de degré d'autonomie, de situation au sein de l'administration, de financement, de besoins en personnel et de moyens financiers. Une analyse stratégique devra être menée afin de dégager les options envisageables et leur impact.

Dans l'attente des résultats de cette analyse, un montant de 31 000 EUR est inscrit à cette allocation de base.

05. Commission de Révision du Droit Maritime.

A.B. 33 53 05 12.00.21 (Bud DO PA AB) — Frais divers liés aux travaux de révision du droit maritime hors frais informatiques.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	564	540	**540**	540	-	-
c	799	540	**520**	520	-	-

Note explicative.

En vertu de l'AR du 27 avril 2007 créant une Commission chargée de la révision du droit maritime privé et public, la Commission a pour mission de formuler des propositions relatives à la révision du droit maritime privé et public.

Elle est entre autres chargée de l'identification des dispositions réglementaires et légales à réviser, de la rédaction de notes directrices concernant l'orientation des révisions, de l'analyse préparatoire des points litigieux spécifiques, de la rédaction de projets de textes, de la concertation avec les

begeleiding van de wetgevende procedure tot aan de eindstemming in de Wetgevende Kamers of de aanneming van koninklijke besluiten".

De Commissie is er toe gehouden halfjaarlijks een verslag betreffende de vooruitgang van haar werkzaamheden uit te brengen.

De Commissie is samengesteld uit ten hoogste twaalf leden, die op grond van hun bekwaamheid, ervaring en interesse inzake maritiem recht door de minister worden benoemd, volgens de hierna volgende verdeling:

- de voorzitter van de Belgische Vereniging voor Zeerecht;
- 8 juristen met specifieke kennis en ervaring op het gebied van het zeerecht en minstens in de rang van docent of een gelijkwaardige rang bekleden met een academische onderwijsopdracht;
- één vertegenwoordiger van de als meest representatief beschouwde Belgische vereniging van scheepseigenaars of reders;
- één vertegenwoordiger van de minister van Justitie;
- één vertegenwoordiger van de minister tot wiens bevoegdheid de maritieme zaken en de scheepvaart behoren.

Kunnen ook deelnemen aan de vergaderingen van de Commissie:

- vertegenwoordigers van de gewestelijke administraties die bevoegd zijn voor maritieme aangelegenheden;
- vertegenwoordigers van groeperingen, professionele en inter-professionele federaties en overheden of organismen die actief zijn in of banden hebben het maritieme en havenmilieu.

De realisatie van een Nieuwe Belgische Zeewet vereist dat een beroep kan worden gedaan op een beduidend aantal experten om hen te belasten met bepaalde opdrachten waarvoor zij een vergoeding krijgen toegekend.

Het uitwerken van het plan van aanpak dat door COMAR voor het project werd opgemaakt om binnen de gestelde termijn een Nieuwe Belgische Zeewet te realiseren, vereist een team van 26 personen en een voltijdse juridische medewerker. Het totale budget voor die opdrachten werd geraamd op € 1 340 750.

Dit bedrag moet toelaten om volgende kosten te dragen:

- erelonen voor het voorbereiden van grondige documentatiemappen;
- erelonen voor het voorbereiden van en deelnemen aan 8 werkgroepen door 12 Commissieleden en een reeks gespecialiseerde externe experten;
- erelonen voor de algemene coördinatie van de herziening;
- Franse vertaling van alle wetteksten;
- voltijdse inzet van een juridisch medewerker
- de aankoop van het noodzakelijke studiemateriaal;
- alle kosten van de organisatie van de afzonderingen van de acht werkgroepen;
- de individuele secretariaatskosten van de Commissieleden en de externe experten.
- de verplaatsings- en verblijfskosten

Vermits de herziening van het privaatrechterlijk zeerecht gespreid werd over 2008 en 2009 zijn de vereiste kredieten ook over beide jaren verdeeld. Voor 2008 werd een totaal

secteurs concernés, de l'accompagnement de la procédure législative jusqu'au vote final aux Chambres législatives ou l'adoption d'arrêtés royaux.

La Commission est également tenue de rendre un rapport concernant l'avancement de ses travaux chaque semestre.

La Commission est composée de douze membres au maximum, qui sont nommés par le ministre sur la base de leur compétence, expérience et intérêt en droit maritime selon la répartition suivante:

- le président de l'Association belge de Droit maritime;
- 8 juristes ayant une connaissance spécifique et une expérience dans le domaine du droit maritime et au moins du rang de professeur ou d'un rang similaire investi d'une mission d'enseignement académique;
- un représentant de l'association belge des propriétaires de navires ou fréteurs considérée comme la plus représentative;
- un représentant de la ministre de la Justice;
- un représentant du ministre auquel appartient la compétence des affaires maritimes et de la navigation.

Peuvent être invités à participer aux réunions de la Commission:

- des représentants de l'administration régionale compétente pour les affaires maritimes;
- des représentants de groupements, de fédérations professionnelles et interprofessionnelles et de pouvoirs publics ou d'organismes qui sont actifs dans ou autour des affaires maritimes ou relatives aux ports.

La réalisation d'une Nouvelle Loi Maritime belge exige aussi de faire appel à un nombre important d'experts et de leur confier certaines missions pour lesquelles l'obtention d'une compensation leur est accordée.

La réalisation du plan d'approche qui a été élaboré par la COMAR pour la réalisation dans le délai imparti d'une Nouvelle Loi Maritime belge exige une équipe de 26 personnes et un collaborateur juridique à plein temps. Pour 2008 et 2009, le budget total pour ces missions a été estimé à 1 340 750 EUR.

Ce montant doit permettre de payer:

- les honoraires de la préparation des fardes de documentation;
- les honoraires pour le préparation et la participation aux 8 groupes de travail par les 12 membres de la Commission et les experts externes;
- les honoraires pour la coordination générale de la révision;
- la traduction en français des textes de loi;
- un collaborateur juriste à temps plein;
- l'achat du matériel d'études nécessaires;
- les coûts de l'organisation de l'isolement des 8 groupes de travail;
- les frais de secrétariat individuels des membres de la commission et des experts externes
- les frais de parcours et de séjour

Les prestations qui concernent le volet de la révision du droit maritime privé se répartissent sur 2008 et 2009. Le budget total pour la réalisation de cette mission se réparti

budget van 800 000 euro voorzien. Het saldo van 541 000 euro werd in begroting 2009 ingeschreven.

In 2010 wordt de herziening van het publiekrechterlijk gedeelte aangevangen. Deze is het logische complement van de herziening van het privaatrechtelijk zeerecht, die momenteel in volle uitvoering is en zal leiden tot het aannemen van een nieuw Belgisch scheepvaartwetboek in 2010.

Hiertoe dient in 2010 een minimaal werkbudget te worden vooropgesteld van 541 000 EUR verdeeld over de basisallocaties 53 05 12.00.21 en 12.00.22. Om deze opdracht te kunnen voltooien wordt voor 2011 hetzelfde bedrag ingeschreven.

Ingevolge de door het conclaaf opgelegde besparingen werden de vastleggingskredieten met 20 000 euro verminderd tot 520 000 euro.

B.A. 33 53 05 12.00.22 (Beg OA AP BA) — Diverse informaticakosten verbonden aan de herziening van het Maritiem Recht.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	0	1	**1**	1	-	-
c		1	**1**	1	-	-

Verklarende nota.

In het kader van de hiervoor beschreven opdracht van COMAR is informatica ondersteuning nodig voor het beheer van de twee websites gedurende het hele proces. Deze kosten zijn momenteel nog niet gekend daarom wordt onder deze BA een provisie van 1 000 euro ingeschreven. Nadat de exacte kosten becijferd zijn, kan via een herverdeling vanaf de BA 53 05 1200.21 in de nodige middelen voorzien worden.

06. Long Range Identification and Tracking System

B.A. 33 53 06 12.00.24 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten informatica m.b.t. LRIT.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	210	**10**	10	10	10
c		210	**10**	10	10	10

Verklarende nota.

Het LRIT-systeem maakt het mogelijk om schepen die zich in de buurt van een schip in nood bevinden te identificeren. Hierdoor wordt de coördinatie van opsporings- en reddingsoperaties aanzienlijk verbeterd.

également sur 2008 et 2009. Au total, un crédit de 800 000 EUR a été inscrit en 2008. Le reste, soit 541 000 EUR, est inscrit en 2009.

La COMAR a ainsi débuté ses activités et a déjà abouti dans le cadre de la première étape de sa mission de rédaction d'une Nouvelle Loi Maritime belge qui entrera en vigueur début 2010 pour le volet privé.

Pour la réalisation du volet de révision du droit maritime public, un crédit global de 541 000 est prévu en 2010, et est réparti aux AB 53 05 12.00.21 et 12.00.22. Un crédit de 541 000 EUR est également inscrit en 2011 pour la finalisation de cette mission.

Suite aux mesures d'économie imposées par le conclave, les crédits d'engagement ont été réduits de 20 000 euros et ramenés à 520 000 euros.

A.B. 33 53 05 12.00.22 (Bud DO PA AB) — Frais informatiques divers liés aux travaux de révision du droit maritime.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	1	**1**	1	-	-
c	-	1	**1**	1	-	-

Note explicative.

Dans le cadre de la mission de la COMAR déjà évoquée, un soutien informatique pour la gestion de 2 websites pendant tout le processus de sa mission est nécessaire. Ces coûts n'étant pas encore connus actuellement, il est proposé d'inscrire provisoirement le montant de 1 000 EUR à cette AB. Lorsque ces coûts seront connus, une redistribution de crédits en provenance de l'AB 53 05 12.00.21 pourra avoir lieu.

06. Long Range Identification & Tracking System.

A.B. 33 53 06 12.00.24 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement informatiques liés à la mise en place du LRIT.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	210	**10**	10	10	10
c	-	210	**10**	10	10	10

Note explicative.

Le système LRIT permet d'identifier les navires se trouvant à proximité d'un navire en détresse. La coordination des opérations de recherche et de sauvetage se voit ainsi fortement améliorée.

Het LRIT-systeem omvat o.a.:

de LRIT-apparaten aan boord;
door de FOD Mobiliteit en Vervoer goedgekeurde plaatsingsfirma's;
de diensten voor toezicht en opvolgen van vaarbewegingen van zeeschepen;
de operatoren die de communicatie tussen de componenten van het systeem verzorgen;
de Europese LRIT-gegevensbank de internationale LRIT-gegevensbank.

Een LRIT-coördinator beoordeelt en onderzoekt namens alle verdragsluitende overheden de goede werking van het LRIT-systeem. De vlaggenstaat moet voor elk zeeschip varend onder zijn vlag minstens vier posities per dag opslaan. Op aanvraag moet dit zelfs om de vijftien minuten mogelijk zijn. De tijdspanne die verloopt tussen twee opeenvolgende uitzendingen kan op afstand door een operator aan land gewijzigd worden. Elke transmissie bevat de naam van het schip, de positie en het tijdstip waarop de verzending gebeurt.

LRIT-gegevens worden op verzoek meegedeeld aan de overheden die gemachtigd zijn om deze informatie te ontvangen en aan opsporings- en reddingsdiensten. De vlaggenstaat moet LRIT-gegevens ter beschikking stellen van de verdragsluitende overheid van het land van bestemming, zodra het schip gemeld heeft een bepaalde haven te willen aandoen, en van de overheden van de landen die langs de vaarroute liggen, tot op een afstand van 1000 zeemijl uit de kustlijn.

Dit gebeurt via een systeem van nationale, regionale en coöperatieve gegevensbanken die op zich verbonden zijn met de internationale LRIT-gegevensbank. De LRIT-apparaten aan boord van schepen varende onder Belgische vlag sturen automatisch gegevens door naar de Europese LRIT-gegevensbank. De Belgische overheid heeft het recht om LRIT-gegevens van Belgische zeeschepen te beschermen, en indien nodig, de toegang tot deze gegevens te weigeren.

Het LRIT-systeem is complementair met het AIS-systeem (Automatic Identification System, een volgsysteem voor zeeschepen in kustgebieden). Het is nu mogelijk om zeeschepen al enkele dagen voor hun aankomst te traceren en op te volgen. Dichter bij de kust komt het zeeschip binnen het bereik van het AIS-systeem.

Hiertoe dient een applicatie te worden ontwikkeld die automatische datacommunicatie mogelijk maakt via het Europese SafeSeaNet volgens de standaarden die EMSA zal ontwikkelen. Voor de ontwikkeling van die toepassing diende in 2009 te worden voorzien in een (eenmalig) krediet van 200 000 EUR. Dit bedrag is gebaseerd op de kosten van een gelijkaardig project bij het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van het Vlaamse Gewest.

Krachtens de resolutie die terzake werd genomen op de TTE – Raad (Transport, Telecommunicatie en Energie) van de EU op 2 oktober 2007 zal het EMSA de bijdragen van de EU lidstaten aan de internationale organisatie belast met het beheer en het versturen naar de lidstaten van de via een datacentrale vergaarde LRIT informatie voor zijn rekening nemen. Indien evenwel door een EU lidstaat LRIT informatie moet worden opgevraagd van schepen die zich naar de havens van die staat begeven of die EU wateren bevaren en die geen EU vlag voeren, zal EMSA daarvoor moeten worden vergoed door

Le système comprend entre autres:

l'équipement LRIT à bord;
les sociétés d'installation homologuées par le SPF Mobilité et Transports;
les services de surveillance et de suivi des routes des navires;
les opérateurs qui assurent la communication entre les composantes du système;
la base de données LRIT européenne la base de données LRIT internationale

Un coordinateur LRIT examine et évalue le bon fonctionnement du système LRIT au nom de toutes les autorités contractantes, L'État du pavillon doit enregistrer au moins quatre positions par jour pour chaque navire battant son pavillon. Sur demande, cela doit même être possible toutes les quinze minutes. Le délai entre deux transmissions consécutives peut être modifié à distance par un opérateur sur terre. Chaque transmission comprend le nom du navire, la position et le moment de la transmission.

Les données LRIT sont communiquées, sur demande, aux administrations autorisées à recevoir ces informations ainsi qu'aux services de recherche et de sauvetage. L'État du pavillon doit communiquer les données LRIT à l'autorité contractante du pays de destination, dès que le navire a annoncé son intention d'atteindre un port particulier, ainsi qu'aux autorités des pays qui longent la route, jusqu'à une distance de 1000 miles nautiques à partir du littoral.

Cela se fait par un système de bases de données nationales, régionales et coopératives qui, à leur tour, sont liées à la base de données LRIT internationale. L'équipement LRIT à bord de navires battant le pavillon belge transmet automatiquement les données à la base de données LRIT européenne. L'administration belge a le droit de protéger les données LRIT de navires belges et, si nécessaire, de refuser l'accès à ces données.

Le système LRIT est complémentaire au système AIS (Automatic Identification System, un système de suivi de navires en zone côtière). A l'heure actuelle, il est possible de connaître la position des navires et de les suivre quelques jours déjà avant leur arrivée. Une fois que le navire s'approche plus près du littoral, il se trouve à la portée du système AIS.

Pour ce faire, une application doit être développée afin d'assurer la communication automatique de données, via le réseau européen SafeSeaNet, et selon les prescriptions qui seront développées par l'EMSA. Un crédit unique de 200 000 EUR est inscrit au budget 2009 pour le développement de cette application. Ce montant est basé sur les coûts d'un projet similaire auprès du Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) de la Région Flamande.

Selon la résolution du 2 octobre 2007 prise par le Conseil Transports, Télécommunication & Energie (TTE) de l'Union Européenne, l'EMSA prendra à ses charges les contributions des États membres de l'UE au frais de fonctionnement de l'organisation internationale qui sera chargée de la gestion et de l'envoi aux États des informations LRIT ainsi transmises et collectées via un centre de données. Dans le cas cependant où un État membre de l'UE doit réclamer des informations LRIT concernant des navires se dirigeant vers ses ports ou des navires se trouvant dans les eaux européennes mais qui

die lidstaat. Het LRIT-systeem is operationeel vanaf het 2de semester 2009 waardoor de kans reëel is dat België vanaf dan bij EMSA elektronische LRIT data zal moeten opvragen .

Vanaf 2009 dient bijgevolg te worden voorzien in een krediet van 10 000 EUR voor het vergoeden van EMSA voor het opvragen van LRIT data van schepen die geen EU vlag voeren.

B.A. 33 53 06 74.00.24 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven betreffende de informatica m.b.t. LRIT.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	20	**-**	-	-	-
c	.	20	**-**	-	-	-

Verklarende nota.

Voor de aankoop van de hardware nodig in functie van de applicatie die dient te worden ontwikkeld om automatische datacommunicatie mogelijk te maken via het Europese SafeSeaNet en volgens de door EMSA ontwikkelde standaarden diende in 2009 te worden voorzien in een (eenmalig) krediet van 20 000 EUR.

Dit bedrag is gebaseerd op de kosten van een gelijkaardig project bij het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) van het Vlaamse Gewest

07. Corporate Flag State Governance

*B.A. 33 53 07 11.00.06 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen m.b.t. CFS*G.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
a	-	485	**1 211**			
b/c		485	**1 211**			

Als gevolg van een beslissing van het conclaaf werden de personeelskredieten voor de FOD M&V verminderd met 1 076 keuro waarvan 18 keuro op deze BA werd aangerekend.

Verklarende nota.

Het DG Maritiem Vervoer bij de FOD Mobiliteit en Vervoer voert vanaf 1 augustus 2009 een totaal nieuw en uniek model in om de kwaliteit van de Belgische vloot te bewaken en proactief bij te sturen. Het nieuwe beleid steunt op een nauwe samenwerking tussen reders, classificatiemaatschappijen en de administratie. Het nieuwe beheersmodel, Corporate Flag State Governance (CFSG), streeft naar de hoogste kwaliteitsnormen met het oog op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. Bovendien zal CFSG ook bijdragen aan de concurrentiële positie van België als maritieme natie.

ne battent pas de pavillon européen, l'EMSA devra être indemnisé par cet État membre. Le système LRIT sera opérationnel au second semestre 2009, et le risque est réel que la Belgique doive faire appel à des données électroniques LRIT auprès de l'EMSA dès 2009. Un crédit de 10 000 EUR est également inscrit au budget 2009, ainsi que pour les années suivantes, afin d'indemniser l'EMSA pour les demandes d'informations LRIT provenant de l'État Belge et concernant des navires ne portant pas de pavillon de l'UE.

A.B. 33 53 06 74.00.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique liées à la mise en place du LRIT.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	20	**-**	-	-	-
c	-	20	**-**	-	-	-

Note explicative.

Un crédit unique de 20 000 EUR est nécessaire en 2009 pour l'achat du matériel hardware destiné à supporter l'application qui doit être développée afin d'assurer la communication automatique de données, via le réseau européen SafeSeaNet, et selon les prescriptions qui seront développées par l'EMSA.

Ce montant est également basé sur les coûts du projet similaire auprès du Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) de la Région Flamande.

07. Corporate Flag State Governance.

A.B. 33 53 07 11.00.06 (Bud DO PA AB) — Frais de personnel liés à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2009**	2010	2011	2012
b	-	485	**1 211**			
c	-	485	**1 211**			

Suite à une décision du conclave les crédits du personnel ont été réduits de 1 076 keuros dont 18 keuros ont été comptabilisés à cette AB.

Note explicative.

La DG Transport maritime du SPF Mobilité et Transports a lancé depuis le 1er août 2009 un modèle totalement nouveau et unique pour surveiller la qualité de la flotte belge et l'adapter de manière pro-active. La nouvelle politique s'appuie sur une collaboration étroite entre les armateurs, les sociétés de classification et l'administration. Le nouveau modèle de gestion, le Corporate Flag State Governance (CFSG), vise les plus hautes normes de qualité dans le but d'assurer une navigation sûre et respectueuse de l'environnement. De plus, le CFSG soutiendra la position concurrentielle de la Belgique en tant que nation maritime.

Het nieuwe inspectiebeleid van het DG Maritiem Vervoer is een dynamisch toezichtsbeleid in toepassing van het CFSG, dat gestuurd wordt door de prestaties van elk van de spelers. Door de kwaliteit van de Belgische vloot en de prestaties van alle spelers van dichtbij te bewaken en door proactief te handelen, kunnen aanhoudingen en incidenten vermeden worden.

Daarnaast wordt er onder meer voorzien in een kenniscentrum dat in eerste instantie de reders een totaalzicht wil bieden over de Belgische maritieme wetgeving en toelichtingen zal geven bij het toepassen ervan.

In zijn rol van Vlaggenstaat ziet de DG Maritiem Vervoer erop toe dat de schepen die de Belgische vlag varen, voldoen aan de internationale maritieme voorschriften over scheepvaartveiligheid en vrijwaring van het mariene milieu. Daarbij wordt het in stand houden van de hoogste kwaliteitsnormen nagestreefd en dit niet alleen met het oog op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De kwaliteitsreputatie van een maritieme vlag is een van de belangrijke parameters die de concurrentiële positie van de koopvaardijvloot van een land op de zeevervoermarkt bepalen.

Voor het financieren van de nieuwe aanpak wordt een aangepast retributiesysteem ingevoerd met voorbehouden inkomsten die volledig alle kosten inclusief de indirecte kosten voor de werking van CFSG afdekken.

De inkomsten voor de CFSG activiteiten worden geraamd op 1 464 000 euro. Dit bedrag wordt ingeschreven op §4 DG Maritiem Vervoer artikel 36.00.19 “retributies in het kader van CFSG”van de Rijksmiddelenbegroting.

De totale jaarlijkse kosten voor de personeelslasten, de directe en indirecte werkingskosten inclusief de investeringen worden geraamd op 1 425 000 euro.

Omdat het invoeren van CFSG het werven van 11 VTE vereist, zal pas einde 2009 de nieuwe aanpak volledig operationeel zijn. Daarom werd voorgesteld voor het aanloopjaar 2009 zowel voor de kosten als voor de inkomsten, de helft van de voornoemde bedragen te budgetteren.

B.A. 33 53 07 12.00.21 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	35	**70**	70	70	70
c	-	35	**70**	70	70	70

La nouvelle politique d’inspection de la DG Transport maritime est une politique de surveillance dynamique en application du CFSG, basée sur les prestations de chaque acteur. En veillant de près à la qualité de la flotte belge et aux prestations des acteurs, ainsi qu’en agissant de manière pro-active, les détentions et les incidents pourront être évités.

Par ailleurs, un centre de connaissances est notamment prévu qui offrira aux armateurs une vision globale sur la législation maritime belge et en expliquera l’application.

Dans son rôle d’État de pavillon, la DG Transport maritime veille à ce que les navires qui naviguent sous pavillon belge, satisfont aux prescriptions maritimes internationales relatives à la sécurité de la navigation et à la préservation du milieu marin. Le but est d’atteindre et de maintenir les normes de qualité les plus hautes et ce, pas uniquement en vue d’une navigation plus sûre et plus soucieuse de l’environnement. La réputation de qualité d’un pavillon maritime est un des paramètres les plus importants qui déterminent la position concurrentielle de la flotte marchande d’un pays sur le marché du transport maritime.

Pour le financement de cette approche, un système de rétribution nouveau et adapté est mis sur pied afin de générer des recettes qui permettront de couvrir l’intégralité des dépenses, y compris les coûts indirects pour le fonctionnement du Service CFSG.

Le montant total des recettes prévues pour l’ensemble des activités CFSG est estimé à 1 464 000 EUR. Ce montant a été inscrit à la section §4, Art. 36.00.02 “Recettes dans le cadre de la Marine et de la Navigation Intérieure” du Budget des Voies et Moyens.

L’estimation totale annuelle des frais de personnel, des frais de fonctionnement directs et indirects, y compris les investissements est de 1 425 000 EUR.

Etant donnée que l’implémentation de la CFSG exige l’engagement de 11 ETP, cette nouvelle approche ne pourra être entièrement opérationnelle que vers la fin 2009. C’est pourquoi il a été retenu, tant en ce qui concerne la totalité des coûts, qu’en ce qui concerne la totalité des recettes, de n’inscrire au budget 2009 que la moitié de ceux-ci.

A.B. 33 53 07 12.00.21 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement divers liés à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d’euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	35	**70**	70	70	70
c	-	35	**70**	70	70	70

Verklarende nota.

Volgende kosten werden onder deze BA ingeschreven:

- Externe Consultancy..... 2 000 euro
- Onderhoud wagens.....12 000 euro
- Beroepskleding ..... 4 000 euro
- Brandstof wagens .....14 000 euro
- Verblijfs- en verplaatsingskosten .....38 000 euro

TOTAAL.....70 000 euro

B.A. 33 53 07 12.00.24 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten informatica m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	30	**24**	24	24	24
c		30	**24**	24	24	24

Verklarende nota.

Het bedrag van 24000 euro op deze BA is bestemd voor het onderschrijven van specifieke onderhoudscontracten voor de CFSG activiteiten.

B.A. 33 53 07 74.00.21 (Beg OA AP BA) — Aankoop van duurzame goederen m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	77	**32**	32	32	32
c	-	77	**32**	32	32	32

Verklarende nota.

De ingeschreven kredieten zijn hoofdzakelijk bestemd voor de aankoop en de specifieke uitrusting van dienstwagens voor de controleactiviteiten van CFSG (30 000 euro). De resterende 2 000 euro zal gebruikt worden voor de aanschaf van audiovisueel materieel.

B.A. 33 53 07 74.00.24 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake informatica m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	17	**5**	5	5	5
c		17	**5**	5	5	5

Verklarende nota.

Note explicative.

Les frais suivants ont été inscrits à cette AB:

Frais de consultance externe ..... 2 000 EUR
Entretiens de voitures .....12 000 EUR
Frais d'habillement .....4 000 EUR
Frais de carburants ..... 14 000 EUR
Frais de parcours et indemnités kilométriques .....38 000 EUR
TOTAL .....70 000 EUR

A.B. 33 53 07 12.00.24 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement informatiques liés à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	30	**24**	24	24	24
c	-	30	**24**	24	24	24

Note explicative.

Le montant de 24 000 EUR inscrit à cette AB se rapporte à des contrats de maintenance informatiques spécifique aux activité CFSG.

A.B. 33 53 07 74.00.21 (Bud DO PA AB) — Achat de biens meubles durables liés à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	77	**32**	32	32	32
c	-	77	**32**	32	32	32

Note explicative.

Le montant inscrit à cette AB concerne essentiellement l'achat de véhicules de service pour les activités de contrôle CFSG et à leur équipement spécifique (30 000 EUR). Le reste du crédit concerne l'achat de matériel audio-visuel (2 000 EUR).

A.B. 33 53 07 74.00.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique liées à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	17	**5**	5	5	5
c	-	17	**5**	5	5	5

Note explicative.

De ingeschreven kredieten zullen gebruikt worden voor de aankoop van nieuwe PC's voor het bijkomend personeel.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 53/2: **KOOPVAARDIJ (INTERNATIONALE VERDRAGEN, BEVORDERING EN ONTWIKKELING VAN DE KOOPVAARDIJ EN DE VISSERSVLOOT).**

Nagestreefde doelstellingen.

Dit activiteitenprogramma geeft de budgettaire weerslag weer van de opdrachten van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer i.v.m. de koopvaardij en de zeevisserij. Deze opdrachten behelzen de nationale en internationale maritieme politiek, meer speciaal i.v.m. de handels- en zeevisserijvloot, het verlenen van zeevaartbrevetten, het uitreiken van de scheepsdocumenten, de reglementering van de pleziervaart, de zeevaartinspectie, de scheepsmeting, de maritieme wetgeving, de reglementering en de geschillen.

In het kader van dit programma voldoet België aan zijn internationale verplichtingen betreffende de scheepvaart. Door de invlagging van schepen onder de Belgische vlag is het voor België als vlagstaat van belang om aan zijn internationale verplichtingen te voldoen en de evoluties in de internationale scheepvaart van nabij te volgen.

22. Nakomen van internationale verbintenissen.

B.A. 33 53 22 35.00.01 (Beg OA AP BA) — Toelagen, lidgelden en bijdragen voor diverse internationale organisaties.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	39	55	**55**	55	55	55
c	39	55	**55**	55	55	55

Verklarende nota.

Op basisallocatie 35.00.01 (toelagen, lidgelden en bijdragen voor diverse internationale organisaties) wordt voor het begrotingsjaar 2010 in een krediet van 55 000 euro voorzien.

Voor het begrotingsjaar 2009 werd het bedrag van de bijdrage van België in de werkingskosten van het Secretariaat voor het informatiesysteem in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat alsmede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982 vastgesteld op 38 788 euro.

Het Port State Control Committee heeft op zijn 38ste zitting van 9 – 13 mei 2005 beslist dat een nieuw informatiesysteem moest worden ingevoerd. Door het invoeren van dat nieuwe informatiesysteem zullen de lidstaten in een eerste fase een

Le montant inscrit à cette AB concerne l'achat de nouveaux PC pour les membres du personnel supplémentaires (5 000 EUR).

PROGRAMME D'ACTIVITES 53/2: **MARIME MARCHANDE (CONVENTIONS INTERNATIONALES, PROMOTION ET DEVELOPPEMENT DE LA MARINE MARCHANDE ET DE LA PECHE MARITIME).**

Objectifs poursuivis.

Ce programme d'activités comporte l'incidence budgétaire des missions de la Direction Générale Transport Maritime en ce qui concerne la marine marchande et la pêche maritime. Ces missions englobent la politique maritime nationale et internationale, plus spécialement pour ce qui est de la marine marchande et de la pêche maritime, la délivrance de documents maritimes, la réglementation de la navigation de plaisance, l'inspection maritime, le jaugeage, la législation maritime, la réglementation et les contentieux.

Dans le cadre de ce programme, la Belgique satisfait à ses obligations internationales en matière de navigation. Suite à l'empavillonnage de navires sous pavillon belge, il est important pour la Belgique de satisfaire à ses obligations internationales en tant qu'État de pavillon et de suivre de près les évolutions en matière de navigation internationale.

22. Respect des engagements internationaux.

A.B. 33 53 22 35.00.01 (Bud DO PA AB) — Subsides, cotisations et contributions aux diverses organisations internationales.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	39	55	**55**	55	55	55
c	39	55	**55**	55	55	55

Note explicative.

Un crédit de 55 000 euros est prévu à l'allocation de base 35.00.01 (Subsides, cotisations et contributions aux diverses organisations internationales) pour l'année budgétaire 2010.

Pour 2009, le montant de la contribution de la Belgique dans les frais de fonctionnement du Secrétariat du système d'information dans le cadre du Mémorandum d'Entente de Paris concernant le contrôle des navires par l'État de Port, ainsi que l'accord financier y afférent, signé à Paris le 26 janvier 1982, est fixé à 38 788 EUR..

Le Port State Control Committee a décidé, du moins lors du 38ème meeting en date du 9 – 13 mai 2005, qu'un nouveau système d'information devait être instauré. A cause de l'introduction de ce nouveau système d'information, les

veel grotere bijdrage moeten leveren; nadien zal de bijdrage vergelijkbaar zijn met wat tot nog toe moest worden betaald.

Aangezien er nog grote onzekerheid bestaat over de kostprijs en het tijdstip waarop het nieuwe systeem zal worden ingevoerd en de verhoogde bijdragen moeten worden betaald, wordt voorgesteld om voor 2010 te voorzien in een krediet van 55 000 euro.

B.A. 33 53 22 35.00.03 (Beg OA AP BA) — Bijdrage van België aan de Intergouvernementale Maritieme Organisatie (I.M.O., Londen).

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	194	252	**252**	252	252	252
c	205	252	**252**	252	252	252

Verklarende nota.

Wet van 26 juni 1951.

Dit krediet is bestemd om de bijdrage van België in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te betalen.

De “invlagging” veroorzaakt enerzijds een stijging van de inkomsten, maar heeft anderzijds tot gevolg dat de internationale bijdragen dienen verhoogd te worden.

De bijdrage van de lidstaten in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is inderdaad samengesteld uit 3 componenten:

een vast minimumbedrag dat voor elke lidstaat gelijk is;

een percentage dat afhankelijk is van de VN-bijdrage van de lidstaat;

een veranderlijk bedrag dat bepaald wordt op basis van de brutotonnenmaat van de vloot van de lidstaat.

Er wordt dan ook voorgesteld om voor 2010 te voorzien in een krediet van 252 000 EUR identiek aan het krediet voor 2009.

B.A. 33 53 22 35.00.04 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de onkosten voortspruitend uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	0	1	**1**	1	1	1
c	0	1	**1**	1	1	1

États-membres devront, dans une première phase, verser une contribution bien plus importante; ensuite, la contribution sera comparable à celle que l’on a dû payer jusqu’à présent. Etant donné qu’il subsiste encore une grande incertitude sur le coût et le moment où le nouveau système sera instauré et où les contributions plus élevées devront être payées, il est proposé pour 2010 de prévoir un crédit de 55 000 EUR.

A.B. 33 53 22 35.00.03 (Bud DO PA AB) — Contribution de la Belgique à l’Organisation maritime intergouvernementale (O.M.I., Londres).

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d’euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	194	252	**252**	252	252	252
c	205	252	**252**	252	252	252

Note explicative.

Loi du 26 juin 1951.

Ce crédit est destiné à couvrir la contribution de la Belgique à l’Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) en vue du financement des frais de fonctionnement.

L’empavillonnage belge occasionne une augmentation des recettes, mais elle a aussi pour conséquence de faire augmenter les contributions.

La contribution des États membres aux frais de fonctionnement de l’Organisation Maritime Internationale (OMI) est en effet composée de 3 éléments:

un montant minimum fixe identique pour chaque État membre;

un pourcentage dépendant de la contribution NU de chaque État membre;

un montant variable sur la base du tonnage brut de la flotte de l’État membre.

Pour 2010, il est dès lors proposé de prévoir un crédit d’un montant de 252 000 EUR, identique au montant du crédit 2009.

A.B. 33 53 22 35.00.04 (Bud DO PA AB) —Quote-part de la Belgique dans les frais résultant de l’organisation d’un service de patrouille pour l’observation des icebergs dans l’Atlantique Nord.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

en milliers d’euros)

sc	2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
b	-	1	**1**	1	1	1
c	-	1	**1**	1	1	1

Verklarende nota.

Wettelijke basis: wet van 10 augustus 1979.

Ten gevolge van de invlagging zal België opnieuw een aandeel moeten betalen in de kosten voortspruitende uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

Het is echter nog onzeker of er in 2010 schuldvorderingen zullen worden toegestuurd. Bovendien is het onmogelijk om dit bedrag vooraf te ramen**.**

Voor het begrotingsjaar 2010 wordt voorzien in een provisioneel krediet van 1 000 euro op BA 35.00.04.

Note explicative.

Base légale: loi du 10 août 1979

Suite à l'effet de l'empavillonnage, la Belgique devra payer à nouveau une quote-part dans les frais résultant de l'organisation d'un service de patrouilles pour l'observation des icebergs dans l'Océan Atlantique Nord .

Il est toutefois encore incertain que des demandes de paiement soient envoyées en 2009. De plus, il est impossible d'en estimer les montants.

Pour l'année budgétaire 2010, seul un crédit provisionnel de 1 000 EUR est inscrit à l'AB 35.00.04.

ORGANISATIE AFDELING 54 — **DIENST REGULERING VAN HET SPOORWEGVERVOER EN VAN DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL**

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

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

De Dienst Regulering staat onder het directe administratieve gezag van de minister (staatssecretaris) voor Mobiliteit. Deze laatste heeft echter geen hiërarchische autoriteit over de Dienst Regulering die dus in alle onafhankelijkheid zijn beslissingen neemt.

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

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

De Dienst Regulering ziet toe op:

— de inhoud van de Netverklaring (te publiceren door Infrabel);

— de correcte en niet-discriminerende toewijzing van spoorcapaciteit (rijpaden);

— de vergoedingen voor gebruik van de spoorcapaciteit.

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

Daarnaast bevat het takenpakket ook:

— een studie- en adviesopdracht ten behoeve van de bevoegde minister;

— toezicht op de mededinging op de markt voor spoorvervoerdiensten, met inbegrip van de markt voor het vrachtvervoer;

DIVISION ORGANIQUE 54 — **SERVICE DE RÉGULATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL**

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

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

Le Service de Régulation se situe sous l'autorité directe du Ministre (Secrétaire d'État) de la Mobilité. Ce dernier n'exerce toutefois envers le Service de Régulation aucune autorité hiérarchique, ce qui l'autorise à rendre des décisions de manière indépendante.

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

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

Le Service de Régulation examine:

— le contenu du document de référence du réseau (publié par Infrabel);

— la correcte et non discriminatoire attribution des capacités d'infrastructure;

— les redevances pour l'utilisation des capacités d'infrastructure.

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

De plus, les tâches comprennent:

— une mission d'étude et d'avis à l'attention du ministre compétent;

— le contrôle de la concurrence sur les marchés des services de transport ferroviaire, y compris le marché du transport de fret;

— het behandelen van geschillen inzake de toegang tot een aantal diensten (bvb. brandstofvoorziening, toegang tot rangeerstations,…).

Per 1 januari 2010 zal de Dienst Regulering bijkomende bevoegdheden krijgen in het kader van de liberalisering van het internationale reizigersvervoer. Zo is voorzien dat de regulator:

— nagaat of het hoofddoel van een internationale passagiersvervoerdienst er inderdaad in bestaat om internationaal vervoer te verzekeren, dan wel een verkapte vorm van binnenlands vervoer is;

— bepaalt of het economisch evenwicht van een binnenlandse spoordienst in uitvoering van een openbare dienstencontract niet in het gedrang komt;

— kaderovereenkomsten tussen de beheerder van de spoorweginfrastructuur en verleners van internationale passagiersvervoerdienst goedkeurt.

Om deze bevoegdheden uit te kunnen oefenen zal in 2010 1 bijkomende expert spoorvervoer worden aangeworven.

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

Om een aantal van deze taken uit te kunnen voeren zal in 2010 o.a. een bijkomende deskundige ICT (niveau B) worden aangeworven.

Gelet op wat voorafgaat, werd besloten om met ingang van 1 januari 2009 een nieuw organiek begrotingsfonds te creëren met als benaming “Fonds betreffende de werking van de Dienst Regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal”. Voorheen werden deze kredieten ingeschreven onder de “OA 21 – Beheersorganen”.

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

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

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

— le traitement des litiges relatifs à l’accès à certains services (par ex. l’approvisionnement en combustible, l’accès aux faisceaux,…).

Au 1er janvier 2010, le service de Régulation se verra attribuer, dans le cadre de la libéralisation du transport international de voyageurs, des compétences supplémentaires. Ainsi il est prévu que le régulateur:

— vérifie si un service de transport international de voyageurs ne constitue pas une forme déguisée de transport national;

— détermine à la lumière de l’équilibre économique si un service de transport intérieur exécuté sur la base d’un contrat de service public est en péril;

— approuve les conventions cadres conclues entre le gestionnaire de l’infrastructure et les prestataires de services de transport internationaux de passagers.

Afin d’assurer l’exercice de ces missions, un expert ferroviaire sera recruté en 2010.

Suite aux observations formulées par la Commission européenne concernant le défaut d’indépendance et d’accessibilité du régulateur, il a été décidé par le secrétaire d’État compétent que le Service de régulation disposera à partir du 1er janvier 2009 de son propre budget afin qu’il puisse accueillir son logement et ses propres moyens ICT et développer son propre site.

Un expert ICT (niveau B) supplémentaire sera recruté en 2010 afin de pouvoir accomplir un certain nombre de ces tâches.

Comptez tenu de ce qui précède, il a été décidé de créer, à partir du 1er janvier 2009, un nouveau fonds budgétaire organique, intitulé “Fonds relatif au fonctionnement du Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l’Exploitation de l’aéroport de Bruxelles-National”. Auparavant, ces crédits étaient inscrits sous la DO 21 “Organes de Gestion”.

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

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

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

— de regulator bereidt de beslissing over de toekenning of weigering van de exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal voor ten behoeve van de bevoegde minister. Hij volgt eveneens het goed gebruik van deze exploitatielicentie op. Tevens adviseert hij de minister betreffende de eventuele herziening en intrekking van de exploitatielicentie;

— de regulator bepaalt de nadere regels voor de bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties en specificeert de informatie die deze gebruiksvoorwaarden moeten bevatten;

— de regulator keurt de kwaliteitscharters voor de gebruikers en de passagiers van de luchthaven goed. Bij gebrek aan goedkeuring kan hij ook — mits goedkeuring van de minister — de nodige normen opleggen om de kwaliteit van de diensten voor gebruikers en passagiers te waarborgen;

— de regulator keurt de overeenkomsten goed die de luchthavenexploitant afsluit met de verleners van grondafhandelingsdiensten, met betrekking tot het niveau van de dienstverlening verbonden aan de exploitatie van de luchthaveninstallaties;

— de regulator keurt de formule voor tariefcontrole goed. Daarnaast onderzoekt de regulator het door de houder van de exploitatielicentie meegedeelde tariefsysteem en eist eventueel aanpassingen aan dit systeem.

De werkingskosten van de Dienst Regulering worden gedekt door jaarlijkse bijdragen van Infrabel (783 000 EUR, geïndexeerd voor 2009 847 000 EUR) en van The Brussels Airport Company (175 000 EUR, geïndexeerd voor 2009 189 000 EUR). Beide vennootschappen verhalen deze bijdragen op de gebruikers van hun infrastructuur pro rata van het aantal rijpaden, c.q. vluchten.

Deze ontvangsten werden in de RMB 2010 respectievelijk voor 856 000 en 191 000 EUR (2009 + 1,1% aangroei gezondheidsindex) ingeschreven als geaffecteerde ontvangsten onder de artikelen 36.00.05 en 36.00.18 van de lopende ontvangsten sectie II, § 1.

11 PERSONEEL

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

FTE 31/12

Niveau	2008	2009	2010
A	6	6	6
B	1	1	2
C	2	2	2
D	0	0	0
Totaal FTE	9	9	10

— le régulateur prépare à l'intention du ministre compétent, la décision relative à l'attribution ou le rejet de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Il veille également à sa correcte utilisation. Il conseille également le ministre quant à une éventuelle révision ou un éventuel retrait de la licence d'exploitation;

— le régulateur fixe les règles en vue de leur publication future concernant les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires, tout en précisant les informations que ces dernières doivent contenir;

— le régulateur approuve les chartes de qualité relatives aux utilisateurs et aux passagers de l'aéroport. À défaut d'approbation, il peut également — avec l'approbation du ministre — fixer les normes nécessaires afin de garantir des services de qualité pour les utilisateurs et les passagers;

— le régulateur approuve les conventions conclues entre l'exploitant aéroportuaire et les prestataires de services en escale concernant les services associant l'exploitation des installations aéroportuaires;

— le régulateur approuve la formule de contrôle tarifaire. Il procède également auprès du détenteur de la licence d'exploitation à des investigations relatives au système tarifaire et sollicite, le cas échéant d'éventuelles modifications au système.

Les coûts de fonctionnement du Service de Régulation sont financés par un montant annuellement perçu auprès d'Infrabel (783 000 EUR indexés, pour 2009 847 000 EUR) et auprès de la Brussels Airport Company (175 000 EUR indexés, pour 2009 189 000 EUR). Les deux entreprises répercutent ces montants auprès des utilisateurs de chaque infrastructure au pro rata respectivement des sillons utilisés ou des mouvements effectués.

Ces recettes ont été inscrites au BVM 2010 pour des montants de 856 000 EUR et de 191 000 EUR (2009 + 1,1% évolution indice santé) en tant que recettes affectées sous les articles 36.00.05 et 36.00.18 des recettes courantes section II, § 1er.

11. PERSONNEL

Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National

ETP 31/12

Niveau	2008	2009	2010
A	6	6	6
B	1	1	2
C	2	2	2
D	0	0	0
Total ETP	9	9	10

Uitgaven (in duizendtallen euros) **Dépenses** (en milliers d'euros)

		(AP BA) ***(PA AB)***	2008 (*)	2009	**2010**
Personeel Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal *Personnel Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National*	f(b)	(01 11 00 07)	—	755	**668**
	f(c)		—	755	**668**

(*) in 2008 ingeschreven op BA 21 01 11.00.07

Verklarende nota

Het bedrag dat in begroting 2009 werd ingeschreven dekte de kosten voor het in dienstzijnde personeel en voor de aanwerving van 2 experten spoorvervoer. Inmiddels werd beslist dat het huidig personeel enkel zal uitgebreid worden met één expert ICT voor het spoorvervoer. Gelet op deze vermindering met 87 000 EUR werd geen inhouding van 0,7% (= 5 000 EUR)op de personeelskredieten 2009 meer verricht zoals voorgeschreven bij de omzendbrief opmaak begroting 2010.

(*) inscrit en 2008 à l'AB 21 01 11.00.07

Note explicative

Le montant inscrit au budget en 2009 couvre les dépenses pour les membres du personnel en service et pour l'engagement de 2 experts ferroviaires. Entre temps, il a été décidé que le personnel existant ne serait seulement élargi que par un expert ICT pour le transport par rail. Compte tenu de cette diminution de 87 000 EUR, le prélèvement de 0,7% (= 5 000 EUR) sur les crédits personnels 2009 n'a pas été exécutée comme elle était prescrite par la circulaire élaboration du budget 2010).

12. WERKINGSKOSTEN

12. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

AP/*PA*	**BA/*BA***	Aard/ *Nature*		2008(*)	2009	**2010**	2011	2012	2013
	12.00.01.1	Honoraria/*Honoraires*	f(b)	—	30	**0**	0	0	0
			f(c)	—	30	**0**	0	0	0
	12.00.01.2	Aankopen div. goederen en diensten/ *Achats biens et services divers*	f(b)	—	—	**76**	76	76	76
			f(c)	—	—	**76**	76	76	76
	12.00.01.3	Energie/*Énergie*	f(b)	—	—	—	—	—	—
			f(c)	—	—	—	—	—	—
	12.00.01.5	Vergoedingen/ *Indemnités*	f(b)	—	10	**25**	25	25	25
			f(c)	—	10	**25**	25	25	25
12	**1200.01**	**Totalen/ *Totaux***	f(b)	**—**	**40**	**101**	**101**	**101**	**101**
			f(c)	**—**	**40**	**101**	**101**	**101**	**101**
12	1200.04	Informatica/ *Informatique*	f(b)	—	12	**63**	63	63	63
			f(c)	—	12	**63**	63	63	63
Totalen/ *Totaux*		**f(b)**	**—**		**52**	**164**	**164**	**164**	**164**
		f(c)	**—**		**52**	**164**	**164**	**164**	**164**

(*) in 2008 opgenomen onder OA 21 - beheersorganen

Verklarende nota

Vanaf 2010 bestaat de mogelijkheid dat de dienst zal verhuizen naar eigen kantoren. Vanaf dat moment dient de afhouding van 215 000 EUR (via desaffectatie) inzake overhead ten gunste van de FOD Mobiliteit en Vervoer te worden herzien. Voorlopig worden, gelet op wat voorafgaat en rekeninghoudend met de hoogte van de geaffecteerde inkomsten bestemd voor het Fonds volgende missiegebonden werkingsmiddelen voorzien:

(*) inscrit en 2008 à la DO 21 – Organes de gestion

Note explicative

Il est possible que le service déménage vers ses propres bureaux à partir de 2010. À partir de ce moment, le prélèvement de 215 000 EUR (via désaffectation) pour des frais overhead doit être prévu en faveur du SPF Mobilité et Transports. Provisoirement, compte tenu de ce qui précède et compte tenu de l'importance des recettes affectés destinées au Fonds, les moyens de fonctionnements suivants liés à la mission sont prévus:

Studies	40 000 EUR
Allerhande kosten onderhoud	36 000 EUR
Kosten buitenlandse missies	25 000 EUR
TOTAAL	101 000 EUR

De informaticakosten ingeschreven op BA 12 12.00.04 voor een bedrag van 63 000 EUR zijn noodzakelijk voor consultancy (23 000 EUR) en werkingkosten (40 000 EUR).

De kredieten blijven binnen de enveloppe van de toegewezen ontvangsten.

Vermits deze ontvangsten slechts in de loop van 2010 zullen ontvangen worden, zal wel een wettelijke bepaling i.v.m. een ev. debetpositie van het fonds dienen opgenomen te worden (status quo 2009 zijnde 522 000 EUR).

N.a.v. de budgetcontrole 2010 zullen de noden van het Fonds worden herzien in functie van de stand van zaken van voormelde strategische keuze van de dienst.

Études	40 000 EUR
Frais divers d'entretien	36 000 EUR
Frais pour missions à l'étranger	25 000 EUR
TOTAL	101 000 EUR

Les frais informatique inscrits à l'AB 12 12.00.04 pour un montant de 63 000 EUR sont nécessaires pour de la consultance (23 000 EUR) et des frais de fonctionnement (40 000 EUR).

Les crédits restent dans l'enveloppe des recettes affectées.

Étant donné que ces recettes ne seront seulement perçues que dans le courant de 2010, une disposition légale relative à une position débitrice éventuelle du fonds doit bien être reprise (statu quo 2009, soit 522 000 EUR).

Les besoins du Fonds seront revus à l'occasion du contrôle de budget 2010, en fonction de l'état d'avancement des choix stratégiques précités du service.

ORGANISATIEAFDELING 56 — **DIRECTORAAT GENERAAL MOBILITEIT EN VERKEERSVEILIGHEID**

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal het DG MVV waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering.

1. Een duurzame mobiliteit bevorderen, in zijn drievoudige eonomische, sociale en leefmilieu dimensie, prioritair door een versterkte dienstverlening

Een duurzame mobiliteit bevorderen doe je met een geïntegreerde aanpak vanuit de drie pijlers van de duurzaamheid: economie, maatschappij en leefmilieu.

Instaan voor een duurzame en evenwichtige mobiliteit, gepast antwoorden op de economische ontwikkeling en het leefmilieu beter beschermen, vereist een langetermijnvisie over de problemen van verkeersonveiligheid, de verslechtering van de arbeidsomstandigheden, het tijdverlies, het overmatige energieverbruik, de hinder voor de omwonenden ingevolge de vervoersinfrastructuur, de afbraak van de volksgezondheid en van het milieu door vervuilende uitstoot.

Ons directoraat-generaal moet bijdragen tot

• een *betere kennis van het personen- en goederenvervoer*, en van het mobiliteits- en vervoersbeleid van de federale overheden in België en in de andere lidstaten van de Europese Unie, en tot de daaropvolgende ontwikkeling van een strategische aanpak inzake het mobiliteits- en vervoersbeleid;

• het steunen van projecten en lopende onderzoeken op Europees vlak, zoals het *eurovignetproject*, dat een slimme kilometerheffing moet invoeren; de *trans-Europese vervoersnetwerken* (TEN), een programma van de EU om de internationale infrastructuurverbindingen te bevorderen;

• de bevordering en de coördinatie van deze aanpak bij de Belgische federale entiteiten en de Europese en internationale instanties, door de samenwerking en partnerships te versterken, niet alleen met voornoemde instanties maar ook met hun transversale partners, d.w.z. de andere instellingen of federale overheidsdiensten (BIVV, andere FOD's, enz.).

2. De veiligheid van de openbare ruimte verhogen

Alle burgers, en in het bijzonder de zwaksten, moeten op een sociale duurzame mobiliteit kunnen rekenen, dat wil zeggen een zekere en betrouwbare mobiliteit. We moeten dus bijzondere en prioritaire aandacht besteden aan een grotere verkeersveiligheid.

We moeten de veiligheid van alle gebruikers van de openbare ruimte op een rechtvaardige en harmonieuze manier waarborgen. We moeten de strijd tegen de verkeersonveiligheid aanbinden en versterken om de doelstellingen te halen van zowel de gewestelijke en federale plannen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid) als de Europese plannen (Witboek over het vervoersbeleid), nl. het aantal verkeersdoden verminderen tot maximaal 750 per jaar in 2010 en tot maximum 500 per jaar in 2015.

DIVISION ORGANIQUE 56 — **DIRECTION GENERALE MOBILITE ET SECURITE ROUTIERE**

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière (DGMSR) veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement:

1. Développer la mobilité durable, dans sa triple dimension économique, sociale et environnementale, prioritairement par une offre de services de qualité renforcée

La promotion d'une mobilité durable repose sur une approche intégrant les trois piliers de la durabilité: économique, social et environnemental.

Garantir durablement et équitablement la mobilité, répondre adéquatement à l'évolution économique et mieux préserver l'environnement, exige d'appréhender sur le long terme les problèmes de l'insécurité routière, de la dégradation des conditions de travail, du temps perdu, de la surconsommation énergétique, des nuisances pour les riverains d'infrastructures de transport, de la dégradation de la santé publique et du climat en raison d'émissions polluantes.

Notre direction générale, doit contribuer

• à une *meilleure connaissance des déplacements* des personnes et des transports de biens, ainsi que des politiques de mobilité et de transports des autorités fédérées en Belgique et des autres États-membres de l'Union européenne et au développement subséquent d'une approche stratégique en matière de politique de la mobilité et des transports;

• à soutenir les projets et études en cours au niveau européen, notamment le projet d'*eurovignette*, qui doit permettre l'introduction d'une redevance kilométrique intelligente; les *réseaux de transport transeuropéens* (TEN), programme de l'UE pour promouvoir les liaisons internationales d'infrastructures;

• à la promotion et à la coordination de cette approche auprès des entités fédérées belges et aussi des instances européennes et internationales, en renforçant ses collaborations et partenariats avec les instances ci-dessus mais également avec ses partenaires transversaux que sont les autres organismes ou services publics fédéraux (IBSR, autres SPF…).

2. Renforcer la sécurité et la sûreté du mode de transport routier et de son infrastructure

Une mobilité durable à dimension sociale, c'est-à-dire une mobilité sûre et fiable, doit être garantie à tous les citoyens et plus particulièrement aux plus faibles. L'augmentation de la sécurité routière doit donc faire l'objet d'une attention particulière et prioritaire.

La sécurité de tous les usagers de l'espace public doit être équitablement et harmonieusement garantie. La lutte contre l'insécurité routière doit être développée et amplifiée pour atteindre les objectifs fixés aux plans régional et fédéral (États Généraux de la Sécurité Routière) ainsi qu'européen (Livre Blanc sur la politique des transports), notamment la réduction du nombre de morts sur la route à maximum 750 par an en 2010 et maximum 500 par an en 2015.

In die context moet ons directoraat-generaal, in samenwerking met de sector wegvervoer van het DGVL, in het bijzonder een bijdrage leveren om:

• De belangrijkste factoren van de verkeersonveiligheid, zoals de overdreven snelheid, rijden onder invloed en rijden zonder veiligheidsgordel, te verminderen;

• De rijopleiding te hervormen, zodat meer bestuurders een verantwoord rijgedrag vertonen;

• Het controle- en vervolgingsbeleid te steunen;

• De ongevalsanalyse te ontwikkelen;

• De nodige technische vereisten voor de voertuigen te verbeteren, zodat ze met respect voor de veiligheid van alle gebruikers en voor het milieu kunnen rijden;

• De minimale veiligheidsnormen met de infrastructuurbeheerders vast te leggen;

• Het zwaar vervoer veiliger te maken;

• De wetgeving en de regelgeving inzake de verkeerspolitie te vereenvoudigen en er zo duidelijkere en beter gekende en begrepen instrumenten van maken;

• De acties ondersteunen die de beveiliging van het wegvervoer willen verhogen door een goede kennis van het wagenpark, van de immatriculatiebestanden en van de registratie van de eigenaars;

Zij moet ook een dynamische rol spelen door voorstellen te doen en door een efficiënte steun te geven aan het Interministeriële Comité Verkeersveiligheid en haar Taskforce, om zo, samen met de Gewesten, voor de uitvoering van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid te zorgen.

3. De gebruikers beschermen, de regulering versterken, en de kwaliteitscontrole ontwikkelen

Om een duurzame mobiliteit in een duurzame economie te bevorderen, zijn een voldoende en eerlijke competitiviteit en een voortdurende aandacht voor de noden van de gebruikers essentieel.

Bescherming van de gebruiker, effectieve en doeltreffende regulering en hoog kwaliteitsniveau zijn zeer nauw verbonden.

Het DG MVV draagt bij tot deze doelstellingen in het kader van zijn taken inzake certificatie (erkenning en audit) en inspectie, zowel middels het wettelijk en reglementair kader waardoor zij worden gestuurd als door de wijze waarop zij worden georganiseerd.

4. Zorgen voor de zichtbaarheid en gezelligheid van Brussel als federale en internationale hoofdstad

Brussel is een stadsgewest, hoofdstad van België en zetel van internationale instellingen, maar het is ook een gezellige stad en een ontmoetingsplaats voor verschillende culturen.

Dans ce cadre, notre direction générale, en synergie avec le secteur “Route” de la DGTT, doit notamment contribuer à:

• réduire les facteurs majeurs d’insécurité routière comme l’*excès de vitesse*, la *conduite sous influence* et le non-port de la *ceinture de sécurité;*

• réformer la *formation à la conduite* pour permettre à un plus grand nombre de conducteurs de disposer des compétences nécessaires pour une conduite responsable;

• soutenir la politique de *contrôle et de poursuite;*

• développer *l’analyse des accidents;*

• améliorer les conditions techniques nécessaires aux *véhicules* pour circuler dans le respect de la sécurité de tous les usagers et de l’environnement;

• établir les *normes minimales de sécurité* avec les gestionnaires d’*infrastructure;*

• sécuriser le *trafic lourd;*

• *simplifier* la législation et la réglementation en matière de police de la circulation routière pour en faire des outils plus clairs, mieux connus et mieux compris;

• *apporter un appui* aux actions visant à renforcer *la sûreté* du mode de transport routier, notamment par une bonne connaissance du parc des véhicules, du répertoire de leurs immatriculations, et de l’enregistrement de leurs propriétaires;

Elle doit également jouer un rôle dynamique de proposition et apporter un soutien efficace au *Comité interministériel pour la sécurité routière et à sa Task Force*, de façon à garantir la mise en œuvre d’une politique intégrée de sécurité routière, impliquant les *Régions.*

3. Protéger les consommateurs, renforcer la régulation, et développer des contrôles de qualité

Pour promouvoir une mobilité durable dans une économie durable, une compétitivité suffisante et honnête et une attention constante aux besoins des consommateurs sont essentielles.

Protection du consommateur, régulation effective et performante, et haut niveau de qualité sont étroitement liés.

La DGMSR apporte sa contribution à ces objectifs dans le cadre de ses activités de certification (reconnaissance et audit) et d’inspection, tant par le cadre légal et réglementaire qui les régit que par la manière dont elle les organise.

4. Veiller à la visibilité et à la convivialité de Bruxelles comme capitale fédérale et internationale

Ville-région ainsi que capitale de la Belgique et siège d’institutions internationales, Bruxelles est aussi une ville conviviale et un lieu de rencontre de différentes cultures.

Ons directoraat-generaal moet een rol spelen in de ontwikkeling van alle aspecten van deze hoofdstad, met name voor wat betreft de mobiliteit (o.a. het openbaar vervoer bevorderen, de zwakste weggebruikers beschermen, …), de veiligheid, de herwaardering van het historisch erfgoed en de groene ruimtes, de verbetering van het leefkader van de sociale woningen en de probleemwijken, het ontwikkelen van culturele initiatieven, enz. We moeten deze werken zo snel mogelijk uitvoeren, met inachtneming van alle wettelijke bepalingen en procedures. Teneinde Brussel te helpen zijn rol van hoofdstad van België/Europa te vervullen werd het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 (Beliris) tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Federale Staat afgesloten.

Voor die taken moeten we verschillende initiatieven nemen die we in de volgende categorieën kunnen onderbrengen:

— infrastructuurwerken (wegen, tunnels, bruggen, …) en verbetering van het openbaar vervoer (eigen bedding, stationsomgeving, VICOM, GEN, …)

— inrichting van de Europese wijk (Schumanwijk + stations, ...)

— verbetering van de verkeersveiligheid, van de mobiliteit van de zwakke weggebruikers (schoolomgevingen, fietspaden, …)

— verbetering van de levenskwaliteit van de inwoners van het gewest (buurtcontracten, renovatie van sociale woningen en hun omgeving, …)

— renovatie van beschermde of prestigieuze gebouwen (Congrespaleis, kerken, …) en culturele initiatieven (Aula Magna, musea, …)

— renovatie van stadsparken (Park van Brussel, Terkamerenbos, Josaphat, Leopoldpark, …)

— herinrichting van de Groene wandeling

Het DGMVV is samengesteld als volgt:

— de directie Verkeersveiligheid;

— de directie Inschrijving voertuigen;

— de directie Certificatie en Inspectie

— de directie Vervoerinfrastructuur.

DIRECTIE VERKEERSVEILIGHEID

Opdrachten

• Verkeersveiligheid in al haar aspecten moet verbeteren.

• De dienstverlening aan de burger moet worden geanalyseerd en gemoderniseerd om zo een laagdrempelige, vereenvoudigde, transparante en kwalitatieve dienstverlening te optimaliseren.

Notre direction générale a un rôle à remplir dans le développement de tous les aspects de cette capitale, notamment la mobilité (à savoir entre autres la promotion des transports en commun, la protection des usagers plus vulnérables,…), la sécurité, la rénovation du patrimoine historique et des espaces verts, l'amélioration du cadre de vie des logements sociaux et des quartiers à problèmes, le développement d'initiatives culturelles, etc. Ces travaux doivent être réalisés dans les plus brefs délais, tout en respectant l'ensemble des dispositions et procédures légales en vigueur. Le 15 septembre 1993, l'Accord de Coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'État Fédéral a été conclu afin de permettre à Bruxelles d'assurer son rôle de Capitale de la Belgique et de l'Europe, et plus connu sous le nom Beliris.

Cette mission se traduit par la prise de nombreuses initiatives susceptibles d'être classées dans les catégories suivantes:

— travaux d'infrastructure (routes, tunnels, ponts,…) et amélioration des transports en commun (sites propres, abords des gares, VICOM, RER,…)

— aménagement du quartier européen (quartier Schuman + gares, …)

— amélioration de la sécurité routière, de la mobilité des usagers faibles (abords d'écoles, pistes cyclables,…)

— amélioration de la qualité de vie des habitants de la région (contrats de quartier, rénovation de logements sociaux et de leurs environs,…)

— rénovation d'immeubles classés et/ou de prestige (Palais des Congrès, églises,…) et initiatives culturelles (Aula Magna, musées,…)

— rénovation de parcs urbains (Parc de Bruxelles, Bois de la Cambre, Josaphat, Parc Léopold,…)

— aménagement de promenades vertes.

La DGMSR est composée de:

— la direction Sécurité Routière;

— la direction Immatriculation des Véhicules;

— la direction Certification & Inspection;

— la direction Infrastructure de Transport.

DIRECTION SECURITE ROUTIERE

Missions

• Améliorer la sécurité routière sous tous ses aspects.

• Analyser et moderniser le service au citoyen afin d'optimiser ainsi un service accessible à tous, simplifié, transparent et de qualité.

• Het Europese beleid in het domein van de verkeersveiligheid moet proactief worden gevolgd en tijdig en correct worden geïmplementeerd.

Deze 3 hoofddoelstellingen zijn de leidraad bij de activiteiten van de verschillende diensten die deel uitmaken van de directie Verkeersveiligheid. Bij de realisatie ervan zal er rekening gehouden worden met de doelstellingen die geformuleerd werden door de Tweede Staten-Generaal en de prioriteiten die opgenomen zijn in de Algemene Beleidsnota van de Minister. Hierbij kunnen er vandaag evenwel reeds een aantal prioriteiten worden geïdentificeerd die dan ook bijzondere aandacht zullen krijgen.

Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Op het overkoepelend niveau van de directie Verkeersveiligheid

Voorbereiding en follow-up van het beleid: het formuleren van voorstellen en adviezen door de directie om het verkeersveiligheidsbeleid bij te sturen op basis van de beleidsnota van de minister en de follow-up van de realisatie ervan (o.a. tijdens trilaterale vergaderingen):

Op het niveau van de dienst Verkeersreglementering.

1. Voorbereiding en follow-up van het beleid: het formuleren van voorstellen en adviezen door de directie om het verkeersveiligheidsbeleid bij te sturen op basis van de beleidsnota van de minister en het opvolgen van de realisatie ervan (o.a. tijdens trilaterale vergaderingen):

2. Opmaak en wijziging van de wetgeving en de reglementering: het uitschrijven van de reglementaire basis voor voorstellen of beslissingen van de minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen: het merendeel van deze activiteiten zit vervat in projecten die worden gevolgd.

3. Behandeling van aanvragen met betrekking tot vrijstellingen van de gordeldracht:
95% van de aanvragen voor vrijstellingen van de gordeldracht worden binnen 5 werkdagen behandeld; er wordt een antwoord gestuurd op de aanvraag.

4. Goedkeuring, follow-up en evaluatie van de overeenkomsten “verkeersveiligheid” met de politiezones: de actieplannen verkeersveiligheid worden tijdig geanalyseerd en administratief afgehandeld. De FOD doet het nodige om de betalingen tijdig en correct te laten gebeuren

5. Interne en externe communicatie: de medewerkers, “klanten” en partners van de dienst moeten tijdig worden geïnformeerd over de wijzigingen in de wetgeving en in de procedures

Op het niveau van de dienst Rijbewijzen

1. Voorbereiding en follow-up van het beleid: het formuleren van voorstellen door de directie om het verkeersveiligheidsbeleid bij te sturen op basis van de beleidsnota van de Minister en het opvolgen van de realisatie ervan (o.a. tijdens trilaterale vergaderingen)

• Assurer un suivi proactif ainsi qu’une application correcte et dans les délais de la politique européenne en matière de sécurité routière.

Ces 3 objectifs principaux orientent les activités des différents services faisant partie de la Direction Sécurité routière. Ils sont réalisés en tenant compte des objectifs formulés lors de la seconde édition des États généraux ainsi que des priorités retenues dans la note de politique générale. Toutefois, un certain nombre de priorités peuvent d’ores et déjà être identifiées et feront dès lors l’objet d’une attention particulière.

Activités de base et objectifs opérationnels

Au niveau central de la Direction Sécurité routière

Préparation et suivi de la politique: formulation de propositions et d’avis par la direction visant à adapter la politique en matière de sécurité routière en fonction de la note de politique générale du ministre et suivi de sa réalisation (entre autres lors des réunions trilatérales):

Au niveau du Service Réglementation routière

1. Préparation et suivi de la politique: formulation de propositions et d’avis par la direction visant à adapter la politique en matière de sécurité routière en fonction de la note de politique générale du ministre et suivi de sa réalisation (entre autres lors des réunions trilatérales):

2. Elaboration et modification de la législation et de la réglementation: rédaction de la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et/ou du Conseil des ministres et de la transposition des directives européennes: la plupart de ces activités sont intégrées dans des projets soumis à un suivi.

3. Traitement des demandes de dispense du port de la ceinture de sécurité:
95% des demandes de dispense du port de la ceinture de sécurité sont traitées dans les 5 jours ouvrables; la réponse à la demande est fournie par écrit.

4. Approbation, suivi et évaluation des contrats de sécurité routière conclus avec les zones de police: les plans d’action en matière de sécurité routière sont analysés et traités administrativement dans les délais. Le SPF fait le nécessaire pour que les paiements soient effectués à temps et correctement.

5. Communication interne et externe: les collaborateurs, les “clients” et les partenaires du service doivent être informés à temps des modifications de la législation et des procédures.

Au niveau du Service Permis de conduire

1. Préparation et suivi de la politique: formulation de propositions par la direction en vue d’adapter la politique de sécurité routière en fonction de la note de politique générale du ministre et suivi de sa réalisation (entre autres lors de réunions trilatérales).

2. Het opstellen en uitwerken van de wetgeving en de reglementering betreffende het recht tot sturen (rijbewijs, rijopleiding, examens): het uitschrijven van de reglementaire basis voor voorstellen of beslissingen van de minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen: het merendeel van deze activiteiten zit vervat in projecten die worden gevolgd.

3. CBR: dienstverlening aan de gemeenten:

Minimaal 85% van de vragen die de gemeenten stellen i.v.m. de gegevensinvoer in het CBR moeten binnen 24 uur behandeld zijn. Hierbij wordt de periode van 24 uur opgeschort tijdens weekends en op feestdagen.

4. Controle van de betalingen van de gemeenten aan Financiën

5. Beleid inzake vreemde rijbewijzen: wederzijdse erkenning en omwisseling (onderzoek gelijkwaardigheid), onderhandeling van bilaterale (internationale) akkoorden en regelingen

6. De bevoorrading van de gemeenten met blanco rijbewijzen en andere formulieren:

De gemeenten binnen 14 kalenderdagen na hun aanvraag bevoorraden met blanco rijbewijzen en andere formulieren. (continu) Norm: 100%

7. Secretariaat van de Beroepscommissie: uitnodigen van kandidaten die niet geslaagd zijn voor het praktisch examen en die hiertegen in beroep willen gaan. Voorbereiden van de dossiers die aan de bevoegde rechters moeten worden voorgelegd, organiseren van de vergadering van de commissie, opvragen van de protocollen bij de examencentra

8. Organisatie van brevetexamens, i.e. het examineren van kandidaat-instructeurs voor de rijopleiding. Er bestaan verschillende brevetten, naargelang van de behandelde materie (moto, auto, C+D etc.). Er zijn drie sessies per jaar

Op het niveau van de dienst Uitzonderlijk Vervoer (DUV).

Afleveren van vergunningen voor uitzonderlijk vervoer:

— 95% van de ontvangen, ontvankelijke, geregistreerde aanvragen worden door de DUV binnen vijf werkdagen behandeld (D+4; D = werkdag van registratie);

— behandelen is afleveren, of bijkomende info bij de aanvrager opvragen of advies bij de beheerders opvragen, dus administratief gevolg geven aan elke aanvraag;

— 95% van de uitgaande vergunningen waarvoor de DUV over alle info beschikte, zijn binnen 5 werkdagen behandeld (D+4; D = dag van inschrijving, registratie in het systeem); deze doelstelling is gefaseerd over 3 jaar: 75% in 2007, 85% in 2008, 95% in 2009;

— 95% van de uitgaande vergunningen waarvoor de DUV wel info diende op te vragen aan beheerders zijn binnen 10 werkdagen behandeld (D+9; waarbij D = dag van inschrijving,

2. Elaboration et rédaction de la législation et de la réglementation concernant le droit de conduire (permis de conduire, formation à la conduite, examens): rédaction de la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et/ou du Conseil des ministres et de la transposition des directives européennes: la plupart de ces activités sont intégrées dans des projets soumis à un suivi.

3. FCPC: service aux communes:

Au minimum 85% des questions posées par les communes concernant la saisie des données dans le FCPC doivent être traitées dans les 24 heures. Cette période de 24 heures est suspendue pendant les week-ends et les jours fériés.

4. Contrôle des paiements des communes aux Finances.

5. Politique en matière de permis de conduire étrangers: reconnaissance réciproque et échange (examen de l'équivalence), négociation d'accords et de règlements bilatéraux (internationaux).

6. Approvisionnement des communes en permis de conduire vierges et autres formulaires:

Approvisionner les communes dans les 14 jours calendaires suivant leur demande en permis de conduire vierges et autres formulaires. Norme (continue): 100%.

7. Secrétariat de la Commission d'appel: convocation des candidats n'ayant pas réussi leur examen pratique et souhaitant faire appel de leur échec. Préparation des dossiers à soumettre aux juges compétents, organisation de la réunion de la commission et demande des protocoles auprès des centres d'examen:

8. Organisation des examens de brevet, c'est-à-dire l'examen des candidats-instructeurs pour la formation à la conduite. Il existe plusieurs brevets selon la matière traitée (moto, automobile, C+D, etc.). Il y a trois sessions par an.

Au niveau du Service Transport exceptionnel

Délivrance des autorisations de transport exceptionnel;

— 95% des demandes reçues, recevables et enregistrées sont traitées dans les 5 jours ouvrables (J+4, J = jour ouvrable d'enregistrement) par le Service Transport exceptionnel.

— Traiter signifie délivrer ou demander des informations supplémentaires auprès du demandeur ou encore demander conseil auprès des gestionnaires, donc réserver une suite administrative à chaque demande;

— 95% des autorisations délivrées pour lesquelles le Service Transport exceptionnel disposait de toutes les informations, sont traitées dans les 5 jours ouvrables (J+4, J = jour d'inscription, d'enregistrement dans le système). Cet objectif est étalé sur 3 ans: 75% en 2007, 85% en 2008 et 95% en 2009;

— 95% des autorisations délivrées, pour lesquelles le Service Transport exceptionnel devait néanmoins demander des informations auprès des gestionnaires, sont traitées dans les

registratie in het systeem); deze doelstelling is gefaseerd over 3 jaar: 75% in 2007, 85% in 2008, 95% in 2009;

— het aantal aanvragen waarvoor correctie, volledig invullen of bijkomende elementen moeten worden opgevraagd, dient tot 10% te worden herleid.

Op het niveau van de dienst Veiligheid Wegeninfrastructuur

De definitie van operationele doelstellingen kan pas beginnen wanneer de basisopdrachten van de dienst worden gevalideerd, in casu in januari 2008.

Dit zal ook afhangen van de opties die door de Europese instanties i.v.m. de audits inzake veiligheid van de wegeninfrastructuur zullen worden genomen; de laatste debatten ter zake zijn nog aan de gang op dit ogenblik.

3. Projecten

1. Vereenvoudiging van het verkeersreglement

Ingevolge opeenvolgende wijzigingen is het verkeersreglement te ingewikkeld geworden. Daarenboven staan er teveel verkeersborden langs de wegen.

De doelstelling bestaat erin om aanbevelingen voor de minister te formuleren om te komen tot een meer logisch, overzichtelijk en leesbaar verkeersreglement, en anderzijds minder, maar eenduidigere verkeersborden.
.

De omzetting van een aantal bevindingen werd reeds door de beleidscel in een ontwerpbesluit gegoten. In de komende maanden zal er echter nog follow-up nodig zijn, onder meer voor de uitwerking van een duidelijkere signalisatie.

2. 3de richtlijn: invoering van het rijbewijs "bankkaartmodel"

De Europese Commissie publiceerde op datum van 26 december 2006 de 3de richtlijn waarmee de omschakeling van een papieren rijbewijsdocument naar het bankkaartmodel een verplichting wordt tegen uiterlijk 2013.

Dit project omvat:

— de omzetting van de derde Europese Richtlijn betreffende het rijbewijs in Belgisch recht;

— de omvorming van het papieren rijbewijs naar een rijbewijs volgens bankkaartmodel;

— de uitwerking van een nieuw proces voor de uitreiking en het beheer van rijbewijzen (modernisering en administratieve vereenvoudiging van de uitgifteprocedure);

— de optimalisering van de inbreng van de data "rijbewijs" in het CBR en toegankelijkheid van het CBR voor derden (o.a. controlediensten).

10 jours ouvrables (J+9, J = jour d'inscription, d'enregistrement dans le système). Cet objectif est réparti sur 3 ans: 75% en 2007, 85% en 2008 et 95% en 2009;

— le nombre de demandes pour lesquelles il est nécessaire de demander une rectification, de remplir complètement ou d'ajouter des éléments supplémentaires, doit être ramené à 10%.

Au niveau du Service Sécurité de l'Infrastructure routière

Les objectifs opérationnels ne pourront être définis que lorsque les missions de base du service seront validées, en l'espèce en janvier 2008.

Ceci dépendra également des choix opérés par les instances européennes concernant les audits relatifs à la sécurité de l'infrastructure routière. Pour l'heure, les derniers débats en la matière sont toujours en cours.

3. Projets

1. Simplification du code de la route

Le code de la route est devenu trop complexe à la suite des modifications successives qui ont eu lieu. En outre, il y a trop de signaux routiers le long des routes.

L'objectif consiste à formuler des recommandations à l'intention du ministre afin, d'une part, de rendre le code de la route plus logique, plus synoptique et plus lisible et, d'autre part, de restreindre tout en uniformisant davantage la signalisation routière.

La Cellule stratégique a d'ores et déjà transposé un certain nombre de conclusions dans un projet d'arrêté. Cependant, un suivi sera encore nécessaire dans les mois à venir, notamment pour l'élaboration d'une signalisation plus claire.

2. 3ème directive: introduction du permis de conduire "modèle carte bancaire"

Le 26 décembre 2006, le Commission européenne a publié la 3e directive imposant, d'ici 2013 au plus tard, la conversion du permis de conduire en papier en un modèle de type carte bancaire.

Ce projet comprend:

— la transposition en droit belge de la troisième directive européenne relative au permis de conduire;

— la transformation du permis de conduire en papier en un permis de conduire de type carte bancaire;

— l'élaboration d'une nouvelle procédure de délivrance et de gestion des permis de conduire (modernisation et simplification de la procédure de délivrance);

— l'optimalisation de l'introduction des données "permis de conduire" dans le FCPC et l'accessibilité au FCPC pour les tiers (e.a. services de contrôle).

Daarnaast moeten er eveneens een aantal inhoudelijke wijzigingen worden gerealiseerd met betrekking tot de voorwaarden om een motorfiets, voertuig met aanhangwagen, enz. te besturen.

3. Vakbekwaamheid beroepschauffeurs – omzetting en implementatie van de richtlijn 2003/59

De Europese Richtlijn 2003/59/EG betreffende de vakbekwaamheid en de periodieke nascholing van professionele bestuurders van voor goederen- en personenvervoer bestemde voertuigen dient door de lidstaten te worden omgezet in nationaal recht vóór 10 september 2006.

Hiermee wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een gemeenschappelijk kwaliteitsniveau van de professionele bestuurder door middel van opleiding voor zowel de toegang als de uitoefening van het beroep vervoer van personen of goederen over de weg.

De richtlijn verplicht de Lidstaten ertoe:

— om vóór 10/09/2006 deze richtlijn in nationaal recht om te zetten;

— om vanaf 10/09/2008 de bepalingen inzake de basiskwalificatie toe te passen op rijbewijshouders van de categorieën D;

— om vanaf 10/09/2009 de bepalingen inzake de basiskwalificatie toe te passen op rijbewijshouders van de categorieën C.

4. Omwisseling van buitenlandse rijbewijzen

De omwisseling van vreemde rijbewijzen is gebaseerd op internationale conventies, internationale akkoorden, nationale regelgeving (Wet en KB). Rekening houdend met de Europese regelgeving, stellen zich concrete problemen bij de toepassing van al deze regels hetzij op basis van het land hetzij op basis van een specifiek dossier.

De voortgezette praktijk van punctuele oplossingen voor specifieke problemen leidt tot een onoverzichtelijk beheer van de omwisseling van vreemde rijbewijzen. Hierdoor worden een aantal regels niet nageleefd, is er onduidelijkheid in de beslissingen, ontevredenheid bij de betrokkenen en bij de gemeenten worden er rijbewijzen afgeleverd aan personen die niet geschikt zijn om te sturen en moet tenslotte een moeilijk beheer binnen de dienst worden vastgesteld.

Er wordt gestreefd naar oplossingen m.b.t.:

— het naleven van de regels, vereenvoudiging en transparantie;

— de verhoging van de verkeersveiligheid;

— het beperken van de wachttijden voor de aanvrager zodat deze snel over de nodige rijbewijsdocumenten kan beschikken.

Een duidelijke beschrijving van de processen AS IS en een definitie van de processen TO BE zijn onontbeerlijk in dit project.

En outre, un certain nombre de modifications de fond seront également nécessaires en ce qui concerne les conditions à remplir pour conduire une motocyclette, un véhicule avec remorque, etc.

3. Qualification des chauffeurs professionnels – transposition et mise en application de la directive 2003/59

La directive européenne 2003/59/CE relative à la qualification et à la formation périodique des conducteurs professionnels de véhicules routiers affectés aux transports de marchandises et de voyageurs doit être transposée en droit national avant le 10 septembre 2006 par les États membres.

Elle vise à développer un niveau de qualité commun aux conducteurs professionnels par le biais de la formation axée tant sur l'accès à la profession de transport de personnes ou de marchandises par la route que sur l'exercice de cette profession.

Cette directive oblige les États membres à:

— la transposer en droit national avant le 10/09/2006;

— appliquer, à partir du 10/09/2008, les dispositions relatives à la qualification initiale aux titulaires du permis de conduire des catégories D;

— appliquer, à partir du 10/09/2009, les dispositions relatives à la qualification initiale aux titulaires du permis de conduire des catégories C.

4. Echange des permis de conduire étrangers

L'échange de permis de conduire étrangers est basé sur des conventions et des accords internationaux ainsi que sur la réglementation nationale (lois et arrêtés royaux). Compte tenu de la réglementation européenne, l'application de l'ensemble de ces règles posent des problèmes concrets soit en fonction du pays, soit en fonction d'un dossier spécifique.

La pratique constante de la résolution ponctuelle des problèmes spécifiques aboutit à une gestion confuse des échanges de permis de conduire étrangers. Il en résulte le non-respect de certaines règles, l'imprécision des décisions, l'insatisfaction des personnes concernées et des communes, la délivrance de permis de conduire à des personnes inaptes à la conduite et, finalement, une gestion difficile du service.

L'objectif consiste à rechercher des solutions en ce qui concerne:

— le respect des règles, la simplification et la transparence;

— l'amélioration de la sécurité routière;

— la limitation des délais d'attente pour le demandeur afin qu'il puisse rapidement disposer des documents nécessaires en matière de permis de conduire.

Une description claire des processus "AS IS" et une définition des processus "TO BE" sont indispensables dans ce projet.

5. Afleveren van de vrijstellingen op de draagplicht van gordels

De dienst VRR levert attesten af voor vrijstelling van het dragen van de veiligheidsgordel. Dit gebeurt op basis van een medisch attest. De procedure kan worden verfijnd en verbeterd om de verkeersveiligheid te versterken.

6. Interne communicatie bevorderen – ontwikkelen van een communicatieplan

De doelstellingen in het project kunnen in twee delen worden opgesplitst: enerzijds moet er een communicatieplan ter analyse en verbetering van de interne communicatie worden opgesteld; anderzijds moeten er acties worden gedefinieerd en ondernomen om de interne communicatie te bevorderen.

7. Uitzonderlijk Vervoer: Koninklijk Besluit, samenwerkingsakkoord en wetsvoorstel

Door het ontwikkelen van een ruime, meer juridisch onderbouwde regelgeving met betrekking tot het verkeer van uitzonderlijk vervoer moet de verkeersveiligheid beter worden gegarandeerd en een duurzame mobiliteit worden bevorderd. Hiervoor is een optimale samenwerking tussen de Federale Overheidsdienst en de Gewesten noodzakelijk om een tijdige en geformatiseerde gegevensuitwisseling te regelen en om het intermodaal vervoer aan te moedigen. De kosten voor de noodzakelijke IT-middelen en het bijhorende gekwalificeerde personeel moeten via een budgettair fonds worden gedekt.

Een aantal elementen zijn reeds gerealiseerd, maar het formeel samenwerkingsakkoord kon nog niet worden verwezenlijkt.

8. Inzameling van informatie met betrekking tot de praktische, operationele gegevensuitwisseling tussen de FOD en de infrastructuurbeheerders

De inzameling en uitwisseling van beschikbare informatie omtrent infrastructuur en afgeleverde vergunningen en vervolgens de informatie in verband met multimodale mogelijkheden, optimaliseert de dienstverlening aan de klant en verhoogt de verkeersveiligheid. Er wordt dan ook naar een gestructureerde en dwingende uitwisseling van gegevens tussen de Federale Overheidsdienst en de Gewesten gestreefd.

9. Vereenvoudiging en automatisering van de procedures voor de aanvraag en de afgifte van vergunningen voor uitzonderlijk vervoer met bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden aan de gebruikers

De herziening van de aanvraagprocedures en de inhoud van de vergunningen is nodig gebleken om de dienstverlening aan de gebruikers te verbeteren, daarbij rekening houdend met de huidige beschikbare middelen, het personeelsbestand en de IT.

Met het oog op informatisering moeten er documenten voor de indiening van de aanvragen en aflevering van de vergunning voor uitzonderlijk vervoer worden voorbereid. De nieuwe procedures zijn ondertussen ingevoerd, maar de specifieke IT-noden vragen nog een wetgevende basis en vervolgens een definitiestudie.

5. *Octroi des dispenses du port obligatoire de la ceinture de sécurité*

Le Service Réglementation routière délivre les dérogations au port de la ceinture de sécurité. Cette délivrance s'effectue sur la base d'un certificat médical. Cette procédure peut être affinée et améliorée afin de renforcer la sécurité routière.

6. Promotion de la communication interne – développement d'un plan de communication

Les objectifs du projet peuvent être scindés en deux parties: il y a lieu, d'une part, d'établir un plan de communication visant à analyser et à améliorer la communication interne et, d'autre part, de définir et d'entreprendre des actions favorisant la communication interne.

7. Transport exceptionnel: arrêté royal, accord de coopération et proposition de loi

Le développement d'une vaste réglementation plus étayée juridiquement en matière de transport exceptionnel permettra d'améliorer la sécurité routière et de favoriser la mobilité durable. Cela requiert une collaboration optimale entre le Service public fédéral et les Régions visant un échange standardisé et dans les délais des données dans le but de promouvoir le transport intermodal. Le coût des moyens informatiques nécessaires et du personnel qualifié y afférent doit être couvert par un fonds budgétaire.

Un certain nombre d'éléments ont d'ores et déjà été réalisés mais l'accord formel de collaboration n'a pas encore pu être concrétisé.

8. Collecte d'informations relatives à l'échange pratique et opérationnel de données entre le Service public fédéral et les gestionnaires de l'infrastructure

La collecte et l'échange des informations disponibles concernant l'infrastructure et les autorisations délivrées ainsi que les informations relatives aux possibilités multimodales optimalisent le service aux clients et améliorent la sécurité routière. L'objectif consiste dès lors à aboutir à un échange de données structuré et obligatoire entre le Service public fédéral et les régions.

9. Simplification et automatisation des procédures de demande et de délivrance des autorisations de transport exceptionnel avec publication des conditions aux utilisateurs

La révision des procédures de demande et du contenu des autorisations s'est avérée nécessaire afin d'améliorer le service aux usagers tout en tenant compte des moyens, des effectifs et de la technologie informatique actuellement disponibles.

En vue de l'informatisation, il est nécessaire de préparer des documents pour l'introduction des demandes et la délivrance des autorisations de transport exceptionnel. Les nouvelles procédures ont été introduites dans l'intervalle mais les besoins spécifiques en matière de technologie informatique nécessitent encore une base légale suivie d'une étude de définitions.

10. Verbetering van het werk dat intern op de dienst Uitzonderlijk Vervoer wordt geleverd – Ontwikkeling van Quick Wins – Beschrijving van de procedure voor de afgifte van vergunningen

Project dat afhankelijk is van het project nr. 39 supra. De verschillende stappen en interne activiteiten moeten worden beschreven ten gevolge van de toepassing van de nieuwe aanvraag en afleveringsprocedures voor de vergunningen zodat er een handleiding voor de medewerkers wordt opgesteld, zodat iedereen op dezelfde manier werkt. De studie naar de situatie “as is” werd afgerond, maar de “to be” moet nog worden gerealiseerd. Dit kan pas gebeuren wanneer het samenwerkingsakkoord en het KB gerealiseerd zijn.

11. Interactie met de controlerende diensten

Er wordt gestreefd naar afstemming in de registratie door de verschillende controlediensten om in een latere fase de overtredingen op het uitzonderlijk vervoer statistisch te kunnen verwerken en – indien mogelijk – verbeteringen aan te brengen in de afgifteprocedure of bij aanpassing van bv. de rijtijden of vereiste signalisatie.

4. Beheersopdrachten van de directeur

De directeur ziet toe op de uitvoering van de opdrachten, toevertrouwd aan de directie; daarbij wordt er steeds rekening gehouden met de prioriteiten die werden geformuleerd door de Voorzitter enerzijds en de Directeur-generaal anderzijds. In de dagdagelijkse uitvoering van de beheersopdrachten zal er bijzondere aandacht worden besteed aan:

— de integratie van nieuwe diensten in de directie Verkeersveiligheid, met name de dienst “Veiligheid Wegeninfrastructuur” en de dienst “Uitzonderlijk Vervoer” waarvan de integratie voorzien is op uiterlijk 1 januari 2008;

— voor de dienst “Veiligheid Wegeninfrastructuur” zullen het actiedomein en de activiteiten van de dienst duidelijk worden afgebakend, zodat verwarring met de activiteiten van de directie “Mobiliteit” in het kader van de Euronormen; uitgesloten is; dit impliceert eveneens (een) duidelijke functieomschrijving(en)

— uitwerking van een goede budget- en stockbeheer waarbij er binnen de directie één of meerdere medewerkers een opleiding inzake “overheidsopdrachten” zullen volgen; inzonderheid met het oog op de implementatie van de richtlijn 2003/59 en de 3de richtlijn;

— aanhechting aan het project Mobilit: de communicatie en informatie moet doorstromen naar alle medewerkers en daarom moeten de regelmatige bijeenkomsten op dienst- & afdelingsniveau een routine worden;

— het uitwerken van boordtabellen voor de dienst Veiligheid Wegeninfrastructuur

— correcte organisatie van de meetpunten in het kader van de boordtabellen en LOOB,

— betrokkenheid en responsabilisering van de medewerkers van de dienst verhogen door 1 à 2 x per jaar per dienst met het diensthoofd en de afdelingsverantwoordelijken samen

10. Amélioration du travail interne du service Transport exceptionnel – Dévelopement de Quick Wins – Description du processus de délivrance des autorisations

Il est nécessaire de décrire les différentes étapes et les activités internes suite à l’application des nouvelles procédures de demande et de délivrance des autorisations, afin de réaliser un manuel à l’intention des collaborateurs leur permettant de travailler de manière identique. L’étude de la situation “as is” a été finalisée mais celle de la situation “to be” reste encore à faire. Cette étude ne pourra être entamée qu’après la réalisation de l’accord de coopération et de l’arrêté royal.

11. Interaction avec les services de contrôle

Le but est d’harmoniser l’enregistrement par les divers services de contrôle afin de pouvoir traiter statistiquement dans une phase ultérieure les infractions en matière de transport exceptionnel et, dans la mesure du possible, d’améliorer la procédure de délivrance et/ou d’adapter, par exemple, les temps de conduite ou la signalisation requise. .

4. Missions de gestion du directeur

Le directeur supervise l’exécution des missions confiées à la direction tout en tenant compte en permanence des priorités formulées par le président et le directeur général. Lors de l’exécution journalière des missions de gestion, une attention particulière sera accordée aux suivants:

— l’intégration des nouveaux services au sein de la Direction Sécurité routière, à savoir le Service Sécurité de l’Infrastructure routière et le Service Transport exceptionnel dont l’incorporation est prévue pour le 1er janvier 2008 au plus tard;

— le champ d’action et les activités du Service Sécurité de l’Infrastructure routière seront clairement délimités afin d’éviter toute confusion avec les activités de la Direction Mobilité dans le cadre des Euronormes. Ceci implique également une définition précise de la (des) fonction(s);

— élaboration d’une bonne politique de gestion du budget et du stock. À cet égard, un ou plusieurs collaborateurs de la direction suivront une formation sur les marchés publics, notamment en vue de la mise en œuvre de la directive 2003/59 et de la 3e directive;

— ajout au projet “Mobilit”: la communication et les informations doivent atteindre l’ensemble des collaborateurs. Pour ce faire, les réunions organisées régulièrement au niveau du service et du département doivent devenir routinières;

— l’élaboration de tableaux de bord pour le Service Sécurité de l’Infrastructure routière;

— l’organisation exacte des points de mesure dans le cadre des tableaux de bord et de LOOB;

— l’implication et la responsabilisation accrue des collaborateurs du service par l’organisation 1 à 2 fois par an et par service d’une réunion entre le chef du service et les res-

te zitten om onder meer de organisatie en de werking van de dienst te bespreken en te evalueren

— verdere aandacht voor de correcte informatiedoorstroming en responsabilisering van de medewerkers;

— bijzondere aandacht voor de begeleiding van de medewerkers van wie de huidige opdrachten kunnen wijzigen ingevolge reorganisatie, informatisering, nieuwe opdrachten of verdwijnen van opdrachten;

— het dossier van de contractuele inspecteurs — aangeworven voor een termijn van 3 jaar in het kader van het dossier rijscholen — moet eveneens verder worden gevolgd, zodat de dienst alle haar toegewezen opdrachten op correcte wijze kan blijven uitvoeren;

— ondersteuning van medewerkers die vanuit andere directies in de directie verkeersveiligheid worden geïntegreerd;

— in de toekomst moet de bevordering van de informatiedoorstroming vanuit de dienst naar de inspecteurs en omgekeerd de nodige aandacht krijgen; dit komt niet alleen de informatiedoorstroming ten goede, maar ook de afhandeling van de dossiers kan hierdoor worden bevorderd.

5. In 2009-2010 zal absolute prioriteit worden gegeven aan de oprichting van de centrale databank rijbewijs en de invoering van het “bankkaartmodel rijbewijs”, alsook aan de omzetting van de richtlijn 2006/126: de aflevering van rijbewijzen; de invoering van het bankkaartmodel zal plaatshebben met de implementatie van pilootprojecten vanaf et 2e semester 2010, conform de beslissingen die zullen worden genomen door de ministerraad.

DIRECTIE INSCHRIJVING VOERTUIGEN (DIV)

1. Opdrachten

De DIV heeft in wezen slechts één grote kernactiviteit, namelijk de inschrijving van voertuigen op grond van het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen. Binnen deze kernactiviteit zijn er nog een aantal verwante domeinen:

— schrappingen van kentekenplaten;

— afleveren van gepersonaliseerde kentekenplaten;

— afleveren van handelaars- en proefrittenplaten;

— verstrekken van inlichtingen rond inschrijvingen;

— actieve deelnames binnen Europese organisaties;

— deelname in de strijd tegen autocriminaliteit.

Om al zijn operationele activiteiten te kunnen stroomlijnen, heeft de DIV zijn eigen structuur aan een intern onderzoek onderworpen. Er werd vastgesteld dat het pakket strategische en wetgevende activiteiten enorm toeneemt. Een aantal

ponsables des départements en vue notamment de discuter et d’évaluer l’organisation et le fonctionnement du service;

— l’attention soutenue pour la transmission correcte des informations et la responsabilisation des collaborateurs;

— une attention particulière pour l’accompagnement des collaborateurs dont les missions actuelles peuvent changer suite à une réorganisation, à une informatisation, à de nouvelles missions ou à la suppression de missions;

— la poursuite du suivi du dossier des inspecteurs contractuels — engagés pour une durée de 3 ans dans le cadre du dossier des auto-écoles — afin que le service puisse continuer à exécuter correctement toutes les missions qui lui ont été confiées;

— l’encadrement des collaborateurs provenant d’autres directions et intégrés au sein de la Direction Sécurité routière;

— la promotion de la circulation des informations du service vers les inspecteurs et vice versa doit dorénavant bénéficier de l’attention nécessaire. Celle-ci profitera non seulement à la transmission des informations mais favorisera également le traitement des dossiers.

5. La priorité absolue devra être donnée en 2009-2010 à la création de la source authentique des permis de conduire et l’introduction du permis de conduire “modèle carte bancaire”, ainsi que la transposition de la directive 2006/126;: la délivrance de permis de conduire format carte bancaire aura lieu avec l’implémentation de projets-pilotes à partir du 2ème semestre 2010, conformément aux décisions qui seront prises par le Conseil des ministres.

DIRECTION DES IMMATRICULATIONS DES VEHICULES (DIV)

1. Missions

En réalité, la DIV n’exerce qu’une seule activité de base, à savoir l’immatriculation des véhicules, en vertu de l’arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l’immatriculation de véhicules. Au sein de cette activité de base, il y a encore quelques domaines contigus:

— la radiation de plaques d’immatriculation;

— la délivrance de plaques personnalisées;

— la délivrance de plaques marchand et de plaques essai;

— la communication d’informations concernant les immatriculations;

— la participation active au sein d’organisations européennes,

— la lutte contre la criminalité automobile.

Afin de pouvoir rationaliser ses activités opérationnelles, la DIV a procédé à une analyse interne de sa propre structure. On a constaté que les activités stratégiques et législatives ont énormément augmenté. En atteste, la liste des activités

dossiers die verder worden opgesomd, getuigen daarvan. Vandaar ook dat er in het nieuwe organogram van de DIV een duidelijk onderscheid zal worden gemaakt tussen de strategische/wetgevende en de operationele activiteiten. Het welslagen van deze nieuwe structuur is van levensbelang voor de DIV, zeker als het de uitdagingen van de komende jaren wil tegemoet zien. Met uitdagingen worden niet alleen dossiers als de hervorming van de transitaanpak bedoeld of het actualiseren van onze basiswetgeving, maar ook het verminderde personeelsbestand en de verhoogde techniciteit en kwaliteitsstandaard die aan onze personeelsleden wordt opgelegd.

2. Beheersinstrumenten

1. Operationele risicoanalyse

— De FOD Mobiliteit en Vervoer is sinds eind 2002 bezig met de uitwerking en invoering van een systeem voor het geïntegreerd risicobeheer (DIRM), COSO-ERM compatibel, waarin het interne controlesysteem vervat zit. In 2005 werd een PUMP project over het ontwikkelen van tevredenheidsenquêtes bij de burger uitgevoerd – Pilootproject bij de directie Inschrijving Voertuigen (DIV) van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Dit leidde tot een aantal vaststellingen en aanbevelingen gericht op het verbeteren van de klanttevredenheid. Deze bleken de vaststellingen gedaan in de eerste risicoanalyse te versterken en te verduidelijken.

— Aansluitend aan de tevredenheidenquête over de werking van de loketten en een audit over de werking van de DIV in zijn geheel, werd een actieplan DIV opgesteld. Op basis van de bijkomende vaststellingen én het thema “jaar van de klant” in 2006 bestaat de lijst met de voor behandeling geselecteerde risico’s uit volgende groepen.

1. Kwaliteit – Klant
2. ICT-infrastructuur
3. Organisatie van de processen
4. Integriteit van het ICT-systeem
5. Formele definiëring en documentatie processen en controles
6. Management- en personeelscompetenties
7. Evenwichtige samenstelling personeelsbestand

Concreet komen dus drie brede actiesectoren in aanmerking:

a) ICT- aangelegenheden: betrouwbaarheid van de infrastructuur, integriteit van de data, ontwikkeling van verschillende projecten,…;

b) beheer, organisatie en controle van de werkprocessen. Hier beoogt men de werkstructuren zelf: om de kwaliteit te verbeteren, mikken we erop om een volledige documentatie voor het personeel ter beschikking te stellen en om de inhoud van de typebrieven (aanbevelingen) te verduidelijken;

c) personeelscompetenties, bekwaamheid en klantvriendelijkheid. De ontwikkelcirkels hebben de DIV de kans gegeven om een stand van zaken te maken. Een leerprogramma van taal- en onthaalbekwaamheden wordt nu naar voor geschoven.

énumérées plus loin. C’est pourquoi, le nouvel organigramme de la DIV distinguera clairement les activités stratégiques/législatives des activités opérationnelles. Le succès de cette nouvelle structure est vitale pour la DIV, notamment pour relever les défis des années à venir, à savoir, la réforme de la procédure concernant les plaques transit, l’actualisation de la législation de base, la réduction du nombre d’agents et le degré de technicité ainsi que les standards de qualité requis du personnel.

2. Instruments de gestion

1. Analyse des risques opérationnels

— Depuis fin 2002, le SPF Mobilité et Transports développe et met en œuvre un système de gestion intégrée des risques (DIRM), qui est compatible avec COSO ERM et qui englobe le système de contrôle interne. L’année 2005 a vu la réalisation d’un projet PUMP sur l’élaboration d’enquêtes de satisfaction auprès du citoyen, le projet pilote ayant eu lieu à la Direction Immatriculation des Véhicules (DIV) du SPF Mobilité et Transports. Il a en a résulté un certain nombre de constatations et de recommandations axées sur l’amélioration de la satisfaction de la clientèle. Cette initiative a confirmé et clarifié les constatations faites lors de la première analyse de risques.

— Un plan d’action a été mis sur pied après la réalisation d’une enquête de satisfaction sur le fonctionnement des guichets et d’un audit sur le fonctionnement de la DIV en général. Sur la base de ces constatations supplémentaires et avec l’accent mis sur “l’année du client” en 2006, les risques sélectionnés pour être traités ont été répartis en plusieurs groupes:

1. Qualité – client.
2. Infrastructure TIC
3. Organisation des processus
4. Intégralité du système TIC
5. Définition formelle et documentation des processus et des contrôles
6. Compétences du management et du personnel
7. Composition équilibrée de l’effectif du personnel

Concrètement, trois grands secteurs d’action se dégagent:

a) les questions TIC: la fiabilité de l’infrastructure, l’intégrité des données, le développement de différents projets, etc.;

b) la gestion, l’organisation et le contrôle des processus de fonctionnement. Il s’agit des structures de travail proprement dites: nous œuvrons pour mettre à la disposition du personnel une documentation complète et pour donner des explications sur le contenu des lettres types (recommandations) afin d’améliorer la qualité;

c) les compétences et la serviabilité du personnel: les cercles de développement ont donné l’opportunité à la DIV de faire le point sur la situation. Un programme d’apprentissage des langues et des techniques d’accueil est désormais mis en avant.

— Op 3 april 2008 werden de voornoemde eerste acties afgerond. Uiteindelijk is het de bedoeling dat deze acties een evolutief onderdeel worden in het risicobeheer van de DIV. Vandaar ook dat een aantal risico's die in de vorige fase aan bod kwamen en nog niet afgewerkt zijn, in deze evoluerende aanpak werden opgenomen.

2. LOOB / Boordtabellen

Uiteraard zullen de boordtabellen moeten worden herzien. Niet alleen beschikt de DIV door zijn decentralisatie met de provinciale bijkantoren over een overvloed aan gegevens die alleen betrekking hebben op dezelfde indicator, doch er zijn ook indicatoren die hun oorspronkelijke waarde verliezen. Daarbij denken we in de eerste plaats aan het aantal wachtende personen bij sluitingstijd. Door het stijgend gebruik van WebDIV en het dalend aantal klanten in de bijkantoren zijn er bij sluitingstijd nog weinig problemen of agressie vast te stellen. Het meten van deze aantallen kan dus vervallen.

3. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

— Inschrijving van voertuigen en aanverwante activiteiten
85% van de aangeboden inschrijvingen worden binnen twee werkdagen (D+2) afgehandeld. Om een volledig beeld te krijgen van deze doelstelling worden zowel de locaties waar de aanvragen worden aangeboden als de aard van de aanvraag uitgesplitst. Op die manier ontstaan volgende types van inschrijvingen:

— loketten City Atrium;

— transitbijkantoor;

— overige bijkantoren;

— aanvragen opgestuurd per post;

— ingevoerde voertuigen;

— gepersonaliseerde kentekenplaten;

— commerciële kentekenplaten, zijnde handelaars- en proefrittenplaten.

Deze aanpak en wijze van follow-up laten toe om knelpunten beter te lokaliseren. Met het oog op een verbeterde klanttevredenheid alsook om agressie binnen de perken te houden, wordt hier aandacht aan geschonken. Zo zou herhaling eveneens kunnen wijzen op structurele of tijdelijke personeelstekorten.

— Schrapping van kentekenplaten

• 99% van de schrappingen worden correct uitgevoerd en vereisen achteraf geen correctie.

— De stock

• moet in ieder bijkantoor op peil worden gehouden om zodoende een tekort te vermijden. Voor ieder bijkantoor moet er steeds een voldoende stock beschikbaar zijn om de aflevering van kentekenplaten aan de klanten niet te onderbreken. Hetzelfde geldt voor de stock van transitvignetten en

— La réalisation des premières actions précitées a été clôturée le 3 avril 2008. A terme, les actions doivent former un volet évolutif dans la gestion des risques au sein de la DIV. C'est pour cette raison qu'un certain nombre de risques évoqués dans la phase précédente, mais qui n'ont pas encore été traités, ont été repris dans cette approche évolutive.

2. LOOB / Tableaux de bord

Il va de soi que les tableaux de bord doivent être revus. De par sa décentralisation (antennes provinciales), la DIV dispose non seulement d'une abondance de données ne concernant que le même indicateur, mais compte également des indicateurs qui ont perdu leur valeur originale. On songe en premier lieu au nombre de clients toujours en attente d'être servis à l'heure de la fermeture. Vu le recours croissant à WebDIV et la diminution du nombre de clients dans les antennes, peu de problèmes ou d'actes d'agression sont encore constatés. La mesure de ces chiffres peut donc être abandonnée.

3. Activités de base et objectifs opérationnels

— Immatriculation des véhicules et activités apparentées:
85% des demandes d'immatriculation sont traitées dans les 2 jours ouvrables (J+2). Pour obtenir une image globale de cet objectif, les lieux d'introduction des demandes et la nature des demandes sont ventilés comme suit: Ainsi les types suivants d'immatriculation sont créés:

— guichets City Atrium;

— antenne transit;

— autres antennes;

— demandes envoyées par la poste;

— véhicules importés;

— plaques d'immatriculation personnalisées;

— plaques d'immatriculation commerciales: plaques marchand et plaques essai.

Cette approche et cette méthode de suivi permettent de mieux cerner les points d'achoppement. Une attention particulière est accordée à ces problèmes pour une meilleure satisfaction de la clientèle et une diminution des actes d'agression. Une répétition des problèmes pourrait également être le signe d'un manque de personnel structurel ou temporaire.

— Radiation des plaques d'immatriculation

• 99% des radiations sont effectuées correctement et ne nécessitent aucune rectification ultérieure.

— Maintenir le stock à niveau

• Dans chaque antenne afin d'éviter toute pénurie. Chaque antenne doit disposer en permanence d'un stock suffisant afin que la délivrance des plaques d'immatriculation aux clients ne soit pas interrompue. La même règle vaut pour le stock de vignettes de transit et de plaques commerciales. La livraison

commerciële kentekenplaten. De levering van duplicaten van kentekenplaten moet in het oog worden gehouden, zodat de klant geen hinder of vertraging ondervindt.

— Infokiosk – Callcenter

Daarvoor moet dus niet alleen de telefonische bereikbaarheid verbeteren, maar ook de kwaliteit en snelheid van informatieverstrekking.

In de nabije toekomst zal er dus met een uniek en enig telefoonnummer worden gewerkt. In een eerste fase allicht uitsluitend voor de DIV, maar op termijn moet ook de problematiek van de dienst Voertuigen langs deze weg kunnen worden behandeld. Op dit ogenblik zijn er reeds een aantal provinciale DIV-bijkantoren die niet meer rechtstreeks bereikbaar zijn en waarbij de klant zich tot het callcenter moet richten. Eind 2009 geldt deze regel voor alle provinciale bijkantoren. Volgende voorstellen moeten bijdragen tot een aanzienlijke kwaliteitsverbetering: — verschillende interne dienstnota's moeten zorgen voor homogeniteit en uniformiteit in de te verstrekken antwoorden en informatie; - een degelijke onthaalprocedure werd reeds uitgewerkt voor de medewerkers van het callcenter; - meer informatieverstrekking over onder andere gepersonaliseerde en commerciële kentekenplaten; - procedure meedelen bij verhuis; - samenstellen van rapporten rond het inkomend en behandeld telefoonverkeer; - in geval van brugdagen of sluiting wordt nu een afwezigheidsboodschap op band gezet. Om de dienst Voertuigen te behoeden voor een overaanbod van telefoonverkeer werd er met deze dienst overlegd om na te gaan op welke wijze de klant het beste kan worden gediend. Via informatica- applicatie en in overleg met de dienst Voertuigen, moet het personeel van het callcenter over de nodige tools (schermen) kunnen beschikken om de status van een homologatiedossier te kennen.

— WebDIV

Het succes van WebDIV als e-government tool is ondertussen genoegzaam bekend. Op dit ogenblik wordt iets meer dan de helft van alle inschrijvingen via WebDIV uitgevoerd. Het wordt dus ook moeilijker en moeizamer om nog bijkomende toepassingen te vinden die inschrijvingen via internet zouden mogelijk maken.

Volgende voorstellen zullen echter nog worden uitgediept:

• meer communicatie met de sector van verzekeringen en makelaars en hun leden. Niet alleen moeten we meer aanwezig zijn op hun jaarlijkse activiteiten of evenementen, doch we moeten ook ruimte (lees: column) verwerven in hun ledenbladen;

• inrichting workshop rond WebDIV voor de nog niet-overtuigde vakmensen;

• studie over de "grote" klanten die zich nog aanbieden aan de loketten met aanvragen die perfect internetiseerbaar zijn;

• eenzelfde studie rond personen die hun aanvraag tot inschrijving nog per post opsturen terwijl deze perfect internetiseerbaar is;

des duplicatas de plaques d'immatriculation doit être aussi surveillée afin que le client ne subisse aucune gêne ni retard.

— Infokiosque – Callcenter

Il faut améliorer l'accessibilité téléphonique, la qualité de l'information donnée et la vitesse de réaction.

Dans un proche avenir, les demandes d'information aboutiront à un numéro de téléphone unique. Dans une première phase, ce numéro répondra exclusivement aux questions posées à la DIV. Plus tard, il recevra aussi les demandes concernant le Service Véhicules. Actuellement, certains antennes provinciales de la DIV ne sont plus accessibles directement par téléphone et le client doit s'adresser au callcenter. D'ici fin 2009, ce système sera étendu à toutes les antennes provinciales. Les propositions suivantes doivent contribuer à une amélioration importante de la qualité: différentes notes de service internes doivent insister sur l'homogénéité et l'uniformité des réponses; une procédure d'accueil a déjà été développée pour les collaborateurs du callcenter; davantage d'informations doivent être données, entre autres, concernant les plaques personnalisées et les plaques commerciales; communiquer la procédure à suivre en cas de déménagement; faire un rapport des appels entrants et des appels traités; en cas de fermeture ou de "pont", un message d'absence est mis sur le répondeur. Pour éviter que le Service Véhicules ne soit assailli de coups de fil, il a été examiné comment le client pouvait le mieux être servi. Grâce à une application informatique et à la collaboration du Service Véhicules, le personnel du callcenter pourra consulter sur un écran l'état d'avancement d'un dossier d'homologation.

— WebDIV

Le succès du WebDIV en tant qu'outil d'e-gov est suffisamment connu. Actuellement, un peu plus de la moitié de toutes les immatriculations sont faites via WebDIV. Développer d'autres applications pour permettre des immatriculations via internet est difficile.

On peut toutefois approfondir les pistes suivantes:

• une meilleure communication avec le secteur des assurances, ses courtiers et ses membres; être non seulement présent à ses activités annuelles ou à des événements, mais obtenir un espace (rubrique) dans les périodiques du secteur;

• inviter les professionnels de l'assurance non encore convaincus des avantages de l'immatriculation via internet à un workshop sur le WebDIV;

• examiner pourquoi de "gros" clients se présentent encore aux guichets alors que leurs demandes peuvent être traitées via internet;

• examiner pourquoi des demandes sont encore introduites via la poste alors qu'elles peuvent être traitées via internet;

• aanvragen duplicaten van kentekenplaten via WebDIV mogelijk maken

4. Projecten

1. EUCARIS II

Op 29 juni 2000 werd te Luxemburg het Verdrag betreffende een Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (EUCARIS) ondertekend door de drie Beneluxlanden, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. De ondertekening heeft de tenuitvoerlegging en exploitatie mogelijk gemaakt van een systeem voor gegevensuitwisseling in reële tijd tussen de nationale instellingen verantwoordelijk voor de inschrijving van voertuigen in de respectieve landen. Niets staat een ratificering van het Verdrag dus nog in de weg. Ondertussen wordt vooruitgang geboekt om de softwareapplicatie van EUCARIS II te kunnen toepassen. Implementatie en operationaliteit worden tegen 31 maart 2009 gegarandeerd.

2. Inschrijving bromfietsen

De heer staatssecretaris heeft beslist dat de bromfietsen die in het verkeer worden gebracht ook in het repertorium van de DIV moeten worden ingeschreven. Zodra de re-engineering van de DIV een feit is, kan er overgegaan worden tot voornoemde inschrijving. Feit is dat de nieuwe softwareapplicatie rekening zal houden met deze toekomstige inschrijvingen. De DIV bereidt ondertussen een dossier voor waarin alle elementen die met de inschrijving van bromfietsen te maken hebben aan bod komen. Ook de dienst Voertuigen en de directie Rijbewijzen zullen allicht geïmpliceerd worden. In de eerste plaats wordt er nagegaan:

— welk het toepassingsgebied is;

— wat het onderscheid is tussen nieuwe inschrijvingen en regularisatie-inschrijvingen;

— over welke periode de regularisatie-inschrijvingen zullen worden gespreid;

— hoe de inschrijvingsprocedure zal verlopen;

— welke inschrijvingsdocumenten zullen er worden afgeleverd. Doch ook de budgettaire implicaties, de logistieke gevolgen (schatting benodigd personeel), de juridische – technische aspecten (wijziging koninklijk en ministerieel besluit) als de communicatieaspecten (PR- acties, aanpassing website, enz.…) moeten aan bod komen. Ook een benchmarking moet meer inzicht geven over de te volgen aanpak.

3. Afschaffing aflevering van kentekenplaten door de directie Inschrijvingen Voertuigen (DIV)

Het regeerakkoord (Leterme I – thema 9) voorziet een hoofdstuk administratieve vereenvoudiging waarbij er voor de burgers onder meer werk gemaakt moet worden van een vermindering van de administratieve lasten bij het inschrijven van een wagen.

De beleidscel van de minister voor Ondernemen en Vereenvoudiging die onze federale overheidsdienst en meer bepaald de Directie Inschrijvingen Voertuigen polst over een principieel akkoord en de toepassingsmogelijkheden.

• permettre la demande de duplicatas de plaques d'immatriculation via WebDIV.

4. Projets

1. EUCARIS II

Le 29 juin 2000, le traité relatif au système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) a été signé à Luxembourg par les trois pays du Benelux, l'Allemagne et le Royaume-Uni. La signature a permis la mise en œuvre et l'exploitation d'un système d'échange de données en temps réel entre les organismes nationaux responsables de l'immatriculation des véhicules dans leur pays respectif. Rien ne s'oppose donc plus à la ratification du Traité. Entre-temps, l'implémentation de l'application software EUCARIS II avance à grands pas. Le système sera opérationnel d'ici le 31 mars 2009.

2. Immatriculation des cyclomoteurs

Monsieur le secrétaire d'État a décidé que les cyclomoteurs mis en circulation doivent également être immatriculés dans le répertoire de la DIV. Cette opération pourra être réalisée après le re-engineering de la DIV. La nouvelle application software devra donc tenir compte de ces immatriculations futures. La DIV prépare entre-temps un dossier qui tient compte de tous les éléments liés à l'immatriculation des cyclomoteurs. Le Service Véhicules et la Direction Permis de conduire y seront également associés. En premier lieu, il faudra:

— déterminer le champ d'application;

— faire une distinction entre les nouvelles immatriculations et les immatriculations à régulariser;

— fixer sur quelle période, celles-ci peuvent être réalisées;

— déterminer la procédure d'immatriculation;

— déterminer quels documents d'immatriculation seront délivrés. Il faudra également examiner les implications budgétaires, les conséquences logistiques (estimation du personnel nécessaire), les aspects juridiques et techniques (modification de l'arrêté royal et de l'arrêté ministériel) ainsi que la communication (actions PR, adaptation du site web, etc.). Un benchmarking doit aider à choisir l'approche à suivre.

3. Suppression éventuelle de la délivrance de plaques d'immatriculation par la DIV.

L'accord de gouvernement (Leterme I – thème 9) prévoit un volet "simplification administrative" qui doit réduire les charges administratives du citoyen lors de l'immatriculation d'un véhicule.

La cellule stratégique du ministre pour l'Entreprise et la Simplification a sondé notre SPF, et plus particulièrement la DIV quant à un accord de principe et les possibilités d'application.

Laten we even terugkeren op de vermindering van de administratieve lasten voor de burger. Op dit ogenblik vult de e-government tool WebDIV dit begrip volledig in. Meer dan de helft van alle inschrijvingen van voertuigen verloopt reeds langs elektronische weg. Een volgende stap in dit proces is het feit dat de Directie Inschrijvingen Voertuigen niet langer de kentekenplaat naar de burger opstuurt, noch dat de burger zijn kentekenplaat zou moeten terugsturen voor schrapping. Vooral de afschaffing van deze laatste handeling is een belangrijke administratieve vereenvoudiging voor de burger. Feit blijft dat beide handelingen aan elkaar gekoppeld zijn. Alvorens dit voorstel te kunnen omzetten tot een praktische toepassing dienen volgende beschouwingen grondig onderzocht te worden op hun juridische, budgettaire en operationele aspecten.

4. Tijdelijke inschrijvingen

Binnen de problematiek rond inschrijvingen van voertuigen neemt de inschrijving van voertuigen met transitplaten toch een bijzondere plaats in. Samengevat gelden transitinschrijvingen voor:

— Belgen verblijvend in het buitenland;

— personen die nog niet in het bevolkingsregister opgenomen zijn en wel in België verblijven (meestal opgenomen in wachtregister);

— voertuigen bestemd voor export;

— personen met hoofdverblijfplaats in het buitenland.

Deze vormen van inschrijvingen baren veel zorgen. Douaneagentschappen die instaan voor de verzekering en vaak ook de inschrijvingsformulieren invullen, betwisten meer dan regelmatig de controle die de DIV uitoefent op valsheid in facturen, internationale paspoorten, technische keuringsattesten, verzekeringsvignetten, enz. … De wettelijke basis voor de tijdelijke inschrijvingen werd geregeld bij het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen en het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen. In voormeld koninklijk besluit wordt duidelijk het onderscheid gemaakt tussen de transitinschrijving (wanneer een vrijstelling van rechten bij invoer of van btw werd verkregen) en een voorlopige inschrijving van korte duur in de andere gevallen. Voor deze inschrijvingen wordt een transitplaat afgeleverd met enerzijds een rode, anderzijds een blauwe sticker met de geldigheidsduur. Verder bestaan er nog tijdelijke inschrijvingen van lange duur waarvoor internationale kentekenplaten worden afgeleverd (blauwe cijfers op een witte achtergrond).

Voornaamste pijnpunten van transitinschrijvingen.

a. Ongenoegen van de sector over de invoering van de verplichte tweedehandskeuring ook in geval van inschrijving onder transitplaat.

b. Niet controleren van het Proces Verbaal van Goedkeuring (PVG) of het gelijkvormigheidsattest voor de voertuigen bestemd voor uitvoer waardoor België als doorvoerhaven voor wagens die van buiten de Europese Unie worden ingevoerd, wordt gebruikt.

En ce qui concerne la réduction des charges administratives pour le citoyen, l'outil e-gov, à savoir le WebDIV répond déjà à bien des attentes. Plus de la moitié de toutes les immatriculations de véhicules se font déjà par voie électronique. La prochaine étape consiste à supprimer l'envoi par la DIV d'une plaque d'immatriculation au citoyen et le renvoi de ladite plaque par le citoyen pour cause de radiation. La suppression de cette obligation constitue une réelle simplification administrative pour le citoyen. Il reste que les deux opérations sont intimement liées. Avant de pouvoir appliquer cette proposition, il faut toutefois examiner de manière approfondie, les aspects juridiques, budgétaires et opérationnels.

4. Immatriculations temporaires

Parmi les différents types d'immatriculation de véhicules, les immatriculations transit occupent une place particulière. En résumé, les immatriculations transit sont valables pour:

— les Belges résidant à l'étranger;

— les personnes résidant en Belgique mais non encore inscrites dans le registre de la population (mais très souvent dans le registre d'attente);

— les véhicules destinés à l'exportation.

— les personnes ayant leur résidence principale à l'étranger.

Ce sont principalement ces immatriculations transit qui posent des problèmes. Les agences douanières qui se chargent de l'assurance et qui remplissent souvent aussi les formulaires d'immatriculation, contestent plus que régulièrement les contrôles effectués par la DIV en matière de falsification de factures, passeports internationaux, certificats de visite, vignettes d'assurance, etc. Les immatriculations temporaires sont régies par l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules et par l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. L'arrêté royal précité distingue clairement l'immatriculation transit (lorsqu'une exemption des droits d'importation et de TVA est accordée) de l'immatriculation provisoire de courte durée dans les autres cas. Lors de ces immatriculations, une plaque transit est délivrée, munie dans le premier cas, d'un autocollant rouge et dans l'autre cas, d'un autocollant bleu indiquant la durée de validité. Il existe également des immatriculations temporaires de longue durée, pour lesquelles il est délivré des plaques d'immatriculation internationales (chiffres bleus sur fond blanc).

Problèmes principaux rencontrés lors d'immatriculations transit

a. Mécontentement du secteur concernant le contrôle occasion obligatoire, même en cas d'immatriculation sous une plaque transit.

b. Le fait que le PVA ou le certificat de conformité des véhicules destinés à l'exportation ne sont pas contrôlés, de sorte que la Belgique devient une plaque tournante pour les véhicules importés de l'extérieur de l'Union européenne.

c. Oneigenlijk gebruik van de transitplaat door personen die van het wachtregister overgaan naar het Belgisch bevolkingsregister en dus onder normale kentekenplaat zouden moeten rijden.

d. Verkeersbelasting en BIV (belasting op inverkeerstelling) zijn niet verplicht en enkel te betalen nà spontane aangifte.

Er moeten o*plossingen worden gezocht:*

a. De invoering van een nieuwe transitplaat met het oog op uitvoer, waarbij de toekenning van een transitplaat met een beperkte geldigheidsduur (30 dagen) specifiek gericht is op de uitvoer van het voertuig.

b. Het beperkt behoud van de bestaande transitplaat voor de andere categorieën van gerechtigden.

5. Strijd tegen voertuig- en identiteitsfraude

Op dit ogenblik verleent de directie Inschrijving Voertuigen (DIV) op meerdere fronten haar medewerking aan de bestrijding van voertuigfraude. Dergelijke medewerking kan zowel nationaal als internationaal zijn. Denken we aan:

— Noa (Nationaal Overlegplatform Autocriminaliteit);

— GOCA;

— — Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg); ;

— Eucaris II;

— Prüm en andere crossborderactiviteiten;

— Febelauto;

— Plan Devlies;

— Afsluiten van bilaterale akkoorden rond gegevensuitwisseling.

Momenteel rest er nog de medewerking te verzilveren aan een initiatief van de FOD Binnenlandse Zaken, namelijk “checkdoc”. Checkdoc is een online dienst die het mogelijk maakt snel en discreet na te gaan of een Belgisch identiteitsdocument (identiteitskaart, verblijfstitel met chip of paspoort) bij de Belgische overheden bekend staat als gestolen, verloren, verlopen of verstreken. Checkdoc is een veilige en gemakkelijke manier om zich te beschermen tegen identiteitsfraude en de financiële gevolgen hiervan. Om een document te verifiëren hoeft men zich enkel te identificeren (gebruikersnaam en toegangscode) op de site www.checkdoc.be, het voorgelegde identiteitsdocument te selecteren en het nummer ervan in te geven. Binnen enkele seconden ontvangt men een antwoord in de vorm van een “Hit / No Hit”. De “Hit” verschijnt als het document bij de Belgische overheden bekend staat als gestolen, verloren, verstreken of ongeldig. Omwille van de vertrouwelijkheid, wordt de reden van de ‘Hit” niet meegedeeld. Bovendien wordt in geval van een “Hit” de Federale Politie op de hoogte gebracht van het nummer van het gecontroleerde document en van de gegevens. Bedoeling is dus dat de directie Inschrijving Voertuigen (DIV) zijn databank ter beschikking stelt om op dezelfde manier controle uit te oefenen op de geldigheid van de kentekenbewijzen.

c. Des personnes qui étaient inscrites dans le registre d’attente continuent, après leur inscription dans les registres de la population, à utiliser la plaque transit, au lieu de demander une plaque d’immatriculation normale.

d. La taxe de circulation et la taxe de mise en circulation ne sont pas dues et doivent uniquement être payées après une déclaration spontanée.

Solutions à trouver:

a. Introduction d’une nouvelle plaque transit, valable 30 jours, pour les véhicules destinés à être exportés.

b. Maintien restreint de la plaque transit actuelle pour les autres catégories d’ayants droit.

5. Lutte contre la criminalité automobile et la fraude à l’identité

La DIV participe actuellement, sur plusieurs fronts, à la lutte contre la criminalité automobile. Cette collaboration est active tant sur le plan national que sur le plan international. Exemples:

— Plateforme nationale Autocriminalité;

— GOCA;

— Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg);

— Eucaris II;

— Prüm et les autres activités transfrontalières;

— Febelauto;

— Plan Devlies;

— Conclusion d’accords bilatéraux sur l’échange d’informations.

Il reste encore à monnayer notre collaboration à une initiative du SPF Intérieur, appelée “checkdoc”. Le site www.checkdoc.be est un service online qui permet de vérifier rapidement et discrètement qu’un document d’identité belge (carte d’identité, titre de séjour ou passeport) n’est pas connu comme perdu, volé, périmé ou non valide. Checkdoc est une méthode facile et sûre pour se protéger contre la fraude à l’identité et les conséquences financières qui peuvent en résulter. Pour vérifier un document, il suffit de s’identifier (nom d’utilisateur et code d’accès) sur le site www.checkdoc.be, de sélectionner le document d’identité présenté et d’introduire le numéro dudit document. En quelques secondes, l’utilisateur reçoit une réponse sous forme de ‘HIT’ ou ‘NO HIT’. Le “Hit” apparaît si le document est connu des autorités belges comme perdu, volé, périmé ou non valide. Pour des raisons de confidentialité, la raison du “Hit” n’est pas communiquée. En outre, en cas de “Hit”, la police fédérale est informée du numéro du document contrôlé et des données. Il est attendu de la DIV qu’elle mette sa banque de données à la disposition du système afin que la validité des plaques d’immatriculation puisse être contrôlée.

6.WebDIV – Commerciële kentekenplaten

De betrokken partners zijn:

— de Kruispuntbank der Ondernemingen (KBO);

— de FOD Financiën.

Actuele toestand.

Ondertussen hebben we reeds een online verbinding met de KBO wat ook toelaat dat, door weigering tot inschrijving van de DIV, meerdere ondernemingen zich bij de KBO in orde stellen op het vlak van activiteiten- en functiecodes. Dus grotendeels door de inspanning van de DIV is de Kruispuntbank der Ondernemingen bij machte om zijn databank geactualiseerd te krijgen. Rest dan nog de verbinding met de FOD Financiën en meer bepaald met de btw-administratie. Op dit ogenblik ontvangt de DIV één maal per week op elektronische wijze een overzicht van de attesten die zijn afgeleverd. In zo een geval kan je moeilijk spreken van een online verbinding en is het uiteraard zeer moeilijk voor de DIV om de verzekeraars te overtuigen het product WebDIV te blijven gebruiken.

In de loop van 2009 zal er dus met de FOD Financiën overlegd moeten worden om de operationaliteit van dit project te optimaliseren.

7.Herwerking reglementering commerciële kentekenplaten

Reeds in 2008 werd vastgesteld dat de problematiek rond de commerciële kentekenplaten moet worden aangepakt. Deze aanpak moet leiden tot:

— een beter gebruik van de commerciële kentekenplaten;

— een herziening van de beroepsactiviteiten die toegang geven tot het gebruik van een commerciële kentekenplaat;

— de afschaffing van de spontane verkeersbelasting;

— e.a.

Uiteindelijk zal dit gebeuren in overleg met de FOD Financiën en vertegenwoordigers uit de sector, vooral Federauto, Agoria, enz.

8.Protocollen gegevensoverdracht

Op dit ogenblik vindt er overleg plaats met de Privacycommissie.

Aanpassing van de protocollen zal allicht aanpassing vereisen van onze huidige manier van gegevensoverdracht.

— Staatsveiligheid. Deze problematiek moet dringend worden opgelost. De misverstanden rond de wijze van toegang en consultatie moeten worden uitgeklaard.

— Gemeenteontvangers

— Vervoersmaatschappijen

— enz.…

6. WebDIV – Plaques commerciales

Les partenaires concernés sont:

— la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE);

— le SPF Finances.

Situation actuelle.

La DIV a déjà une liaison online avec la BCE. Suite au refus d'immatriculer un véhicule, de nombreuses entreprises ont déjà régularisé leur situation (codes d'activité et de fonction) auprès de la BCE. Les efforts de la DIV ont donc permis en grande partie à la BCE d'actualiser sa propre banque de données. Il reste à la DIV d'établir une liaison avec le SPF Finances, et plus particulièrement, avec l'administration de la TVA. Actuellement, la DIV reçoit électroniquement, une fois par semaine, un aperçu des attestations délivrées. Il est donc difficile de parler d'une liaison online et il est évidemment très difficile pour la DIV de convaincre les assureurs de continuer à utiliser le produit WebDIV.

Au cours de l'année 2009, une concertation s'imposera avec le SPF Finances afin d'optimiser l'opérationnalité de ce projet.

7. Révision de la réglementation concernant les plaques commerciales

Il a déjà été constaté en 2008 que cette réglementation devait être revue. L'approche retenue devra contribuer à:

— une meilleure utilisation des plaques commerciales;

— une révision des activités commerciales qui donnent droit à l'utilisation d'une plaque commerciale;

— la suppression de la taxe de circulation spontanée;

— etc.

Le SPF Finances et les représentants du secteur (Federauto, Agoria, etc.) seront associés à cette révision.

8. Protocoles transfert de données

Concertation avec la commission de la protection de la vie privée.

L'adaptation des protocoles entraînera vraisemblablement une adaptation de notre manière actuelle de transférer les données.

— Sûreté de l'État. Cette problématique doit être résolue rapidement. Les malentendus concernant la manière d'accéder et de consulter les données doivent être dissipés.

— Receveurs communaux

— Sociétés de transport

— etc…

DIRECTIE CERTIFICATIE EN INSPECTIE

1. Context

Op 1 januari 2008 werd in het DGMVV de Directie Certificatie en Inspectie opgericht. Deze directie omvat alle activiteiten van het DGMVV die te maken hebben met de certificatie (erkenning en audit) en de inspectie van instellingen. Zo wil men de inspectie- en auditacties versterken en eenvormig maken, gemeenschappelijke werkmethodes ontwikkelen en synergieën tot stand brengen tussen deze verschillende activiteiten:

— Eenvormig inspectieproces: de inspecties plannen op basis van een risicoanalysemethodologie, de controleresultaten systematisch rapporteren en opvolgen, met een terugkoppeling van de ervaringen naar de regelgeving toe, het inspectieproces informatiseren, lijst van de controles, ...;

— De certificatie- en auditprocedures van de instellingen versterken of ontwikkelen: kwaliteitscriteria definiëren om de instellingen te erkennen, standaardgoedkeuringsformulieren en eenvormige checklists voor de audits van gecertificeerde instellingen opstellen, een auditmethodologie uitwerken in het kader van de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers en lpg, en de instellingen voor technische keuring (keuringsstations) en examencentra;

— Inspectierapporten zullen één van de inputelementen vormen voor de Synergieën ontwikkelen tussen de inspectie- en auditactiviteiten: de auditopdrachten bij het evalueren van de werking van de diensten en van de domeinen die we moeten auditeren. De auditrapporten zullen één van de elementen van de risicoanalyse vormen om de domeinen te kiezen die we moeten inspecteren**.**

Het gaat om de sectoren met de volgende activiteiten:

— De **rijopleiding en de rijbevoegdheid**: de examencentra, de autorijscholen, de scholen in het kader van het "rijbewijs op school", de opleidings- en examencentra voor de beroepschauffeurs en voor het rijbewijs G, de psychomedisch-sociale centra, de gemeenten die de rijbewijzen uitreiken;

— De **voertuigen**: De keuringsstations, de "lpg – ngv – tachograaf – snelheidsbegrenzer"-installateurs en de door de FOD erkende technische diensten.

2. Opdrachten

De opdracht van deze directie luidt als volgt: "De verkeersveiligheid waarborgen, dankzij een beleid dat zich op de regelgeving en het respect voor de kwaliteit richt, enerzijds door instellingen actief op het vlak van de rijopleiding en de rijbevoegdheid en van de voertuigen te erkennen, en anderzijds door inspecties of audits van deze instellingen te organiseren. Daarbij ondersteunt ze de technische deskundigheid en de terreinervaring van de medewerkers van de FOD."

DIRECTION CERTIFICATION ET INSPECTION

1. Le contexte

La Direction Certification et Inspection a été créée au 1er janvier 2008 au sein de la DGMSR. Toutes les activités de certification (agrément et audit) et d'inspection des organismes intervenant au sein de la DGMSR ont été regroupées dans cette direction afin de renforcer et d'uniformiser les activités d'inspection et d'audit des organismes, de développer des méthodologies de travail communes et de créer des synergies entre ces différentes activités telles que:

— Processus d'inspection standardisé: planification des inspections sur base d'une méthodologie d'analyse des risques, rapportage et suivi systématiques des résultats des contrôles avec retour d'expérience vers la réglementation, informatisation du processus d'inspection, liste de contrôles, ...;

— Renforcement ou développement des procédures de certification et d'audit des organismes: définition de critères de qualité pour reconnaître les organismes, rédaction de formulaires standards pour agréer le organismes et de checklists standardisées pour auditer les organismes certifiés, élaboration d'une méthodologie d'audit dans le cadre des installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse et de LPG et des organisme de contrôle technique (stations de CT et centres d'examen;

— Développement de synergies entre les activités d'inspection et d'audit: les rapports des inspections seront un des éléments d'input pour les tâches d'audit dans l'évaluation du fonctionnement des services ainsi que des domaines à auditer. Les rapports d'audit seront un des éléments de l'analyse des risques pour cibler les domaines à inspecter.

Les secteurs d'activité concernés sont les suivants:

— La **formation et l'accès à la conduite:** les centres d'examen, les auto-écoles, les écoles dans le cadre "rijbewijs op school", les centres de formation et d'examen pour les conducteurs professionnels et pour le permis G, les centres d'examen psycho-médico-social, les communes qui délivrent les permis de conduire;

— Les **véhicules:** les stations de contrôle technique, les installateurs "LPG –NGV - tachygraphes - limiteurs de vitesse" et les services techniques reconnus par le SPF.

2. Les Missions

La mission de cette direction consiste à "Garantir la sécurité routière grâce à une politique axée sur la régulation et le respect de la qualité par le biais d'une part, des activités de reconnaissance des organismes actifs dans le secteur de la formation et de l'accès à la conduite ainsi que dans le secteur des véhicules et d'autre part, par l'organisation d'inspections ou de missions d'audit dans ces organismes, en soutenant l'expertise technique et du terrain des collaborateurs du SPF".

De directie levert hiervoor de volgende bijdragen:

1. Zij **certificeert**, volgens de kwaliteitscriteria van de wettelijke en reglementaire bepalingen, de instellingen voor technische keuring, de technische diensten (laboratoria), de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers, lpg en ngv en ook de rijscholen en opleidings- en examencentra voor het rijbewijs;

2. Zij voert regelmatig **audits** uit van deze instellingen om ervoor te zorgen dat ze hun aanvankelijke erkenningsvoorwaarden naleven en om de kwaliteit van hun prestaties te onderzoeken, met een terugkoppeling naar het beleid van de FOD rond de controle en de certificatie van de instellingen;

3. **Op basis van een risicoanalyse inspecteert ze onverwacht en doelgericht** of deze instellingen de wetten en reglementen eerbiedigen, en koppelt dat aan het beleid van de FOD rond de controle op en de certificatie van die instellingen.

3 Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Op het vlak van de Directie

Het gaat er enerzijds om de oprichting en interne organisatie van de DCI voort te zetten, en anderzijds om de werking met de diensten Rijbewijs en Voertuigen en met haar partners buiten de FOD te verbeteren.

1. De samenwerking met de Cel Inspectie en de Cel Certificatie en Audit versterken.

2. Verder werken aan het tot stand brengen van SLA's met de Dienst Rijbewijs en de Dienst Voertuigen.

3. Een forum creëren om met onze stakeholders van gedachten te wisselen.

4. Zorgen dat men de klachtenbehandeling, de parlementaire vragen en de vragen van het kabinet opvolgt:

Op het vlak van de Cel Inspectie

A. Afdeling autokeuring:

1. De inspectie van de keuringsstations organiseren, op basis van een risicoanalyse en volgens de vragen en de klachten:

— Het in de controle-indicatoren (COI's) geplande jaarlijks aantal inspecties uitvoeren: 1 322 inspecties;

— Van elke inspectie moet er binnen 15 dagen een verslag zijn;

— Om de 2 maanden gaat er een samenvattend rapport van de vaststellingen naar de keuringsinstellingen.

2. De coördinator vergadert om de 15 dagen met zijn medewerkers:

— Er worden systematisch notulen opgemaakt.

La direction contribue à cette mission en:

1. **Certifiant**, selon des critères de qualité prévus dans les dispositions légales et réglementaires, **les organismes** de contrôle technique, les services techniques (laboratoires), les installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, de LPG et NGV ainsi que les auto-écoles et les centres de formation et d'examen liés au permis de conduire;

2. **Auditant régulièrement ces organismes** pour veiller au respect des conditions initiales de leur reconnaissance et pour examiner la qualité de leurs prestations avec un retour vers la politique du SPF en matière de contrôle et de certification des organismes;

3. **Inspectant de manière inopinée et ciblée** sur base d'une analyse des risques, le respect des lois et des règlements par ces organismes avec un retour vers la politique du SPF en matière de contrôle et de certification des organismes.

3. Les activités de base et les objectifs opérationnels

Au niveau de la Direction

Il s'agit d'une part, de poursuivre la mise en place et l'organisation interne de la DCI et d'autre part, de veiller à optimaliser le fonctionnement avec les Services du Permis de conduire et des Véhicules et avec ses partenaires externes au SPF.

1. Renforcer la collaboration entre la Cellule Inspection et la Cellule Certification et Audit.

2. Poursuivre la mise en place des SLA avec le Service du Permis de conduire et du Service Véhicules.

3. Développer une plate-forme d'échange avec nos stakeholders.

4. Assurer le suivi du traitement des plaintes, des questions parlementaires et les demandes du Cabinet.

Au niveau de la Cellule Inspection

A. Section du contrôle technique:

1. Organiser l'inspection des stations de contrôle technique sur base d'une analyse des risques et en fonction des demandes et des plaintes:

— Réaliser le nombre annuel d'inspections prévus dans les COI: 1 322 inspections;

— Un rapport de chaque inspection doit être rédigé endéans les 15 jours;

— Tous les 2 mois, un rapport récapitulatif des constats est envoyé aux organismes de contrôle technique.

2. Le coordinateur organise, tous les 15 jours, une réunion avec ses collaborateurs:

— Un PV est rédigé systématiquement.

B. Afdeling rijbewijs:

1. De inspectie organiseren van de keuringsstations, examencentra, scholen in het kader van het "Rijbewijs op school", op basis van een risicoanalyse en volgens de vragen en de klachten:

— Het in de COI's geplande jaarlijks aantal inspecties uitvoeren: 1 536 inspecties;

— Van elke inspectie moet er binnen 15 dagen een verslag zijn;

— De bevindingen van de inspecties van de gemeenten worden binnen 15 dagen schriftelijk medegedeeld.

— Om de 2 maanden gaat er een samenvattend rapport van de vaststellingen in examencentra naar de betrokken instellingen (keuringsinstellingen, VDAB, TEC, De Lijn, …).

2. De coördinator vergadert om de 15 dagen met zijn medewerkers:

— Er worden systematisch notulen opgemaakt.

Op het vlak van de Cel Certificatie

A. Afdeling Toegang tot het rijbewijs:

1. Erkenningen uitreiken aan autorijscholen, beroepsopleidingscentra, examencentra, centra voor het herstel van personen met rijverbod, opleidingscentra rijbewijs G:

— Elke erkenningsaanvraag moet binnen 15 dagen onderzocht worden: binnen die termijn moet de aanvrager een brief ontvangen waaruit blijkt of de aanvraag al of niet volledig is;

— De volledige dossiers moeten binnen 15 dagen afgehandeld worden.

2. Autorijscholen, beroepsopleidingscentra, examencentra, centra voor het herstel van personen met rijverbod auditeren:

— Het in de COI's geplande jaarlijks aantal controleopdrachten uitvoeren: 795 inspecties;

— Van elke opdracht moet er binnen 15 dagen een verslag zijn;

— Wanneer er tekortkomingen werden vastgesteld, ontvangen de gecontroleerde instellingen binnen 15 dagen een brief.

3. De coördinator vergadert om de 15 dagen met zijn medewerkers:

— Er worden systematisch notulen opgemaakt.

B. Section du permis de conduire:

1. Organiser l'inspection des communes, des centres d'examen, et écoles ans le cadre de "Rijbewijs op school" sur base d'une analyse des risques et en fonction des demandes et des plaintes:

— Réaliser le nombre annuel d'inspections prévus dans les COI: 1 536 inspections;

— Un rapport de chaque inspection doit être rédigé endéans les 15 jours;

— Les constats des inspections des communes sont communiqués par lettre endéans les 15 jours;

— Tous les 2 mois, un rapport récapitulatif des constats en centres d'examen est envoyé aux organismes concernés (organismes de contrôle technique, VDAB, TEC, De LIJN, …).

2. Le coordinateur organise, tous les 15 jours, une réunion avec ses collaborateurs:

— Un PV est rédigé systématiquement.

Au niveau de la Cellule Certification

A. Section Accès au permis de conduire:

1. Délivrer les agréments aux écoles de conduite, aux centres de formation professionnelle, aux instituts d'examen, aux centres de réintégration des déchus, aux centres de formation permis G:

— Toute demande d'agrément doit être examinée endéans les 15 jours: une lettre spécifiant le caractère complet ou incomplet sera envoyée endéans ce délai au demandeur;

— Les dossiers complets d'agrément doivent être finalisés endéans les 15 jours.

2. Auditer les écoles de conduite, les centres de formation professionnelle, les instituts d'examen, les centres de réintégration des déchus:

— Réaliser le nombre annuel de missions de contrôle prévues dans les COI: 795 inspections;

— Un rapport de chaque mission doit être rédigé endéans les 15 jours;

— Un courrier est envoyé endéans les 15 jours aux organismes contrôlés en cas de manquements.

3. Le coordinateur organise, tous les 15 jours, une réunion avec ses collaborateurs:

— Un PV est rédigé systématiquement;

B. Afdeling Tachografen, snelheidsbegrenzers en lpg:

1. Erkenningen uitreiken aan de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers en lpg:

— Elke erkenningsaanvraag moet binnen 15 dagen onderzocht worden: binnen die termijn moet de aanvrager een brief ontvangen waaruit blijkt of de aanvraag al of niet volledig is.

— De volledige erkenningsdossiers moeten binnen 15 dagen afgehandeld worden.

2. De inspecties van de hiervoor door de FOD erkende technische diensten opvolgen:

— Binnen 15 dagen de werkplaatsen schriftelijk op de hoogte brengen van de vaststellingen door de technische diensten;

— Het jaarlijkse aantal controleopdrachten uitvoeren (in de COI's vastleggen).

C. Afdeling Autokeuringsinstellingen en Technische diensten:

1. Erkenning van de technische diensten:

— Elke erkenningsaanvraag moet binnen 15 dagen onderzocht worden: binnen die termijn moet de aanvrager een brief ontvangen waaruit blijkt of de aanvraag al of niet volledig is.

— De volledige erkenningsdossiers moeten binnen 15 dagen afgehandeld worden.

2. De technische keuringsstations en examencentra volgens de jaarplanning auditeren:

— Het jaarlijkse aantal auditopdrachten uitvoeren (in de COI's vastleggen).

— Het tussentijds auditrapport moet binnen 15 dagen na afloop van de opdracht worden opgemaakt: De betrokken instelling ontvangt een verslag;

— Het eindrapport moet binnen maximaal 30 dagen na de vergadering met de geauditeerde instelling worden opgesteld.

4. Projecten

1. *Organisatie van een klachtenloket voor de technische keuring*

We zullen de fases en voorwaarden voor de organisatie van een dergelijk loket bestuderen, in overleg met de GOCA en de erkende instellingen. Zo zullen we rekening houden met de in de sector al bestaande goede praktijken van klachtenbehandeling. Op basis van deze haalbaarheidsstudie zullen we een planning ter goedkeuring voorleggen.

2. *Methodologie om de laboratoria te auditeren*

De kaderrichtlijn over de homologatie van de voertuigen wordt momenteel in Belgisch recht omgezet. Ze beschrijft een nieuwe procedure voor de aanduiding van de technische diensten die een rol spelen in de Europese goedkeuring van voertuigen. Deze technische diensten voeren ofwel de proe-

B. Section Tachygraphes, limiteurs de vitesse et LPG:

1. Délivrer les agréments aux installateurs de tachygraphes, limiteurs de vitesse et LPG:

— Toute demande d'agrément doit être examinée endéans les 15 jours: une lettre spécifiant le caractère complet ou incomplet sera envoyée endéans ce délai au demandeur,

— Les dossiers complets d'agrément doivent être finalisés endéans les 15 jours.

2. Effectuer le suivi des inspections réalisées par les services techniques reconnus par le SPF pour ces activités:

— Envoyer endéans les 15 jours les courriers aux ateliers suite aux constats des services techniques repris dans leurs rapports;

— Réaliser le nombre annuel des missions de contrôle (à définir dans les COI).

C. Section Organismes de contrôle technique et Services techniques:

1. Reconnaître les services techniques:

— Toute demande de reconnaissance doit être examinée endéans les 15 jours: une lettre spécifiant le caractère complet ou incomplet sera envoyée endéans ce délai au demandeur,

— Les dossiers complets d'agrément doivent être finalisés endéans les 15 jours.

2. Réaliser les audits des stations de contrôle technique et de centres d'examen suivant le planning annuel:

— Réaliser le nombre annuel des missions d'audit (à définir dans les COI);

— Le rapport d'audit intermédiaire est rédigé endéans les 15 jours de la fin de la mission: un rapport est envoyé à l'organisme concerné;

— Le rapport final doit être finalisé 30 jours maximum après la réunion avec l'organisme audité.

4. Projets

1. *Organisation d'un guichet de plaintes pour le contrôle technique*

Les étapes et les conditions de l'organisation d'un tel guichet vont être étudiées, en concertation avec le GOCA et les organismes agréés afin de tenir compte des bonnes pratiques déjà existantes dans le secteur au sujet du traitement des plaintes. Sur base de cette étude de faisabilité, un planning sera soumis pour validation

2. *Méthodologie d'audit des labos*

La directive cadre sur l'homologation des véhicules actuellement transposée en droit belge décrit une nouvelle procédure de désignation des services techniques intervenant dans la réception européenne des véhicules. Ces services techniques réalisent soit les essais requis par la réception

ven uit die de Europese goedkeuring van voertuigen of hun onderdelen vereist, of ze treden op om de gelijkvormigheid van de productie van de constructeurs te waarborgen.

Dit project slaat op de uitwerking van de procedure voor de goedkeuring van de technische diensten door onze FOD, waarbij men rekening houdt met de voorwaarden van de kaderrichtlijn. Het project betreft ook de vaststelling van de bijhorende heffingen en de procedure voor de opvolging van deze aanvankelijke goedkeuring, opdat de diensten zouden blijven beantwoorden aan de aanvankelijke voorwaarden voor hun erkenning.

3. *Methodologie om de door de tachografen- en snelheidsbegrenzersateliers uitbestede inspectieactiviteiten te auditeren*

Men heeft de inspecties van de tachografen- en snelheidsbegrenzersateliers aan het BIVV uitbesteed. Dit project ontwikkelt een auditmethode voor de gedelegeerde activiteiten, opdat het BIVV ze met een redelijke waarborg zou uitvoeren. Het betreft de organisatie van een methode van hoog toezicht, zoals de dienst Metrologie van de FOD Economie momenteel toepast.

Dit project beschrijft de procedures voor de erkenning van de installateurs van tachografen en snelheidsbegrenzers, en de controleprocedure van het BIVV in de ateliers van de installateurs. Het bevat een vergelijking van de controleprocedures van de dienst Metrologie van de FOD Economie en van de maritieme zaken van onze FOD.

Ten slotte ontwikkelt men een methode voor risicoanalyse. Deze methode analyseert de vaststellingen uit de inspectierapporten van het BIVV en geeft ze een weging volgens hun risiconiveau op het vlak van de verkeersveiligheid.

Met deze methode zal de Cel Certificatie “Tachografen, snelheidsbegrenzers en lpg” de adequate acties kunnen ondernemen, nl. een controle ter plaatse van het atelier, een brief met een vraag om inlichtingen of om zich in overeenstemming te brengen, geen enkele actie, ...

4. Mikpunten van de inspecties in de keuringsstations

Er werd een analyse gemaakt van de procedures om de instellingen te inspecteren. Uit deze VPA volgde de aanbeveling om gerichte inspecties te doen, d.w.z. op bepaalde domeinen, waarbij men rekening houdt met hun risicogehalte voor de verkeersveiligheid of voor de dienstverlening.

In 2007 hebben we trouwens met het consultancybedrijf Möbus een risicoanalysemethode ontwikkeld voor gerichte inspecties op het terrein van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Dit project wil enerzijds de resultaten van deze 2 projecten gebruiken om een risicoanalysemethode te ontwikkelen voor gerichte inspecties in keuringsstations, en wil anderzijds de huidige werkwijze waarmee men de stations inspecteert analyseren, met de bedoeling om ze in de ploeg van inspecteurs gelijkvormig te maken.

européenne des véhicules ou de leurs composants, soit ils interviennent pour assurer la conformité de la production des constructeurs.

Ce projet porte sur l’élaboration de la procédure de reconnaissance des services techniques par notre SPF compte tenu des conditions fixées dans la directive cadre, sur la fixation des redevances y relatives et sur la procédure de suivi de cette reconnaissance initiale visant à s’assurer que les services continuent à répondre aux conditions initiales de leur reconnaissance.

3. *Méthodologie d’audit des activités outsourcées d’inspection des ateliers de tachygraphes et de limiteurs de vitesse*

Les activités d’inspection des ateliers d’installateurs de tachygraphes et de limiteurs de vitesse ont été déléguées à l’IBSR. Ce projet porte sur le développement d’une méthode d’audit des activités déléguées pour s’assurer que l’IBSR effectue avec une assurance raisonnable les inspections qui lui ont été confiées. Il s’agit d’organiser une méthode de Haute Surveillance telle que pratiquée actuellement par le service Métrologie du SPF Economie.

Ce projet décrit les processus d’agrément des installateurs de tachygraphes et de limiteurs de vitesse, le processus de contrôle de l’IBSR dans les ateliers des installateurs. Il comporte un benchmarking sur les procédures de contrôle du Service Métrologie du SPF Economie et des affaires maritimes de notre SPF.

Au final, une méthode d’analyse des risques est développée. Celle-ci consiste à analyser les constats repris dans les rapports d’inspection de l’IBSR et de leur donner une pondération au regard du niveau de risque qu’elle représente pour la sécurité routière.

Cette méthode permettra à la cellule Certification “Tachygraphes, limiteurs de vitesse et LPG” de prendre les actions adéquates, à savoir un contrôle sur place de l’atelier, un envoi d’un courrier avec demande d’informations ou de mise en conformité, aucune action, …

4. *Ciblage des inspections dans les stations de contrôle technique*

Les processus d’inspection des organismes ont été analysés. Au terme de ce VPA, il a été recommandé d’organiser des inspections ciblées c’est-à-dire sur certains domaines compte tenu du niveau de risques de ces domaines pour la sécurité routière ou pour le service aux clients.

Par ailleurs, une méthode d’analyse des risques a été développée en 2007 avec la firme de consultance Möbius pour cibler les inspections dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.

Ce projet vise d’une part, à utiliser les résultats de ces 2 projets pour développer une méthode d’analyse des risques pour cibler les inspections en stations de contrôle technique et d’autre part, à analyser le processus actuel des inspections dans les stations de sorte à l’harmoniser au sein de l’équipe des inspecteurs.

Dit laatste punt omvat de beschrijving van een inspectie vanaf de ingang tot de uitgang, met een debriefing van het stationshoofd, en de opmaak van eenvormige controlechecklists voor alle domeinen van te controleren activiteiten (periodieke keuring, tweedehands, remmen, dieseltest, algemene organisatie van het station, …).

De Directie Certificatie en Inspectie werd in april 2008 opgericht. Deze directie dekt alle taken van inspectie en certificatie van de door het Directoraat-Generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid erkende instellingen.

Dit project beschrijft alle fases van de oprichting van deze directie en geeft de voortgang van dit proces.

5. *De methodologie ontwikkelen om examencentra en technische keuringsstations te auditeren*

Tijdens de audit door het consultancybedrijf KPMG werden er verschillende aanbevelingen gedaan om de werking van de technische keuringsstations en examencentra te verbeteren.

Deze audit had als gevolg dat de FOD verschillende auditeurs heeft aangeworven om regelmatig audits van de technische keuringsinstellingen uit te voeren. Deze ploeg van 4 auditoren ontwikkelde dit project.

In 2008 en 2009 werkt het project de methodologie uit om de examencentra en de technische keuringsstations te auditeren. Men past deze methodologie toe in de centrale kantoren van de keuringsinstellingen, in verschillende stations en examencentra. Indien nodig stuurt men de methodologie op basis van deze toepassing bij.

De auditrapporten over 5 keuringsinstellingen (5 centrale kantoren en 5 keuringsstations) zullen vanaf juni 2009 beschikbaar zijn. De auditrapporten over de 5 andere keuringsinstellingen (centrale kantoren en keuringsstations) evenals 5 rapporten over de examencentra zullen eind 2009 klaar zijn.

Vanaf 2010 zal de methodologie om de technische keuringsstations en examencentra te auditeren, volledig op punt staan.

6.*Mikpunten van de inspecties in de examencentra*

Het project is gelijk aan dit van de stations voor technische keuring. Het is opgestart in juni 2009.

7. *Vakbekwaamheid voor de beroepschauffeurs – uitvoering van de richtlijn 2003/59 Erkenning van opleidingscentra*

De Europese richtlijn 2003/59/EG regelt de nascholing van de beroepschauffeurs voor het goederen- en personenvervoer.

In dat kader moet de DCI de beroepsopleidingscentra, de centra voor alternerende beroepsopleiding, de exameninstellingen en het modulaire opleidingsprogramma van deze centra goedkeuren.

Ce dernier point comprend la description d'une inspection de l'entrée à la sortie avec un débriefing du chef de station et le développement de check-lists de contrôle standardisées pour tous les domaines d'activités à contrôler (contrôle périodique, occasion, freins, tests diesel, organisation générale de la station, …

La Direction Certification a été créée en avril 2008. Cette direction couvre toutes les tâches d'inspection et de certification des institutions agréées par la Direction Générale Mobilité et Sécurité routière.

Ce projet décrit toutes les phases de la création de cette direction et décrit l'avancement du processus.

5. *Développer la méthodologie d'audit des stations de contrôle technique et des centres d'examen*

Durant l'audit de la firme de consultance KPMG, plusieurs recommandations ont été formulées pour améliorer le fonctionnement des stations de contrôle technique et des centres d'examen.

Suite à cet audit, plusieurs auditeurs ont été recrutés par le SPF pour effectuer des audits réguliers au sein des organismes de contrôle technique. Ce projet est développé par cette équipe de 4 auditeurs.

En 2008 et 2009, le projet porte sur le développement de la méthodologie d'audit pour les stations de contrôle technique et pour les centres examen. Cette méthodologie est mise en œuvre dans les bureaux centraux des organismes de contrôle technique, dans plusieurs stations et centres d'examen. Sur base de cette application, la méthodologie est adaptée si nécessaire.

Dès juin 2009, les rapports d'audit sur 5 organismes de contrôle technique (5 bureaux centraux et 5 stations de contrôle technique) seront disponibles. Fin 2009, les rapports d'audit sur les 5 autres organismes (BC et stations de CT) seront également finalisés ainsi que 5 rapports sur les centres d'examen.

Dès 2010, la méthodologie d'audit pour les stations de contrôle technique et pour les centres d'examen sera complètement finalisée.

6. *Ciblage des inspections dans les centres d'examen*

Le projet est identique au projet pour les stations de contrôle technique. Il a débuté en juin 2009.

7. *Aptitude professionnelle pour les chauffeurs professionnels – Implémentation de la directive 2003/59: Reconnaissance des centres de formation*

La directive européenne 2003/59/EG organise la formation continue des chauffeurs professionnels affectés au transport des marchandises et des personnes.

Dans ce cadre, la DCI doit reconnaître les centres de formation professionnelle, les centres de formation en alternance et les instituts d'examen ainsi que le programme de formation modulaire de ces centres.

Deze uitvoering vereist dat we nieuwe procedures uitwerken, zowel voor de erkenning van als voor het toezicht op die opleidingscentra. Het project heeft sinds juni 2008 vele contacten moeten leggen met de belangstellende kandidaten om hen in te lichten en hen te begeleiden bij de erkenningsaanvraag.

8. *Een informatica-instrument ontwikkelen om examencentra en technische keuringsstations te inspecteren*

Met dit project willen we een informaticatoepassing maken om de resultaten van de inspecties in te voeren, ze snel te behandelen met het oog op de communicatie met de centra en om de risicoanalysemethode te voeden

We maakten al een functionele analyse van de behoeften en stelden dit aan de ICT-dienst voor. Deze dienst heeft voorgesteld om eenvormige checklists op te stellen.

DIRECTIE VERVOERSINFRASTRUCTUUR

In uitvoering van het op 15 september 1993 gesloten Samenwerkingsakkoord (en bijakten) tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, voert de Federale Staat een aantal initiatieven uit bedoeld bij artikel 43 van de Bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen en bedoeld om Brussel te helpen om zich te ontplooien als Europese en nationale hoofdstad.

Deze initiatieven zijn bestemd om erover te waken dat Brussel als hoofdstad van Europa en België de noodzakelijke uitrusting en uitstraling krijgt door te investeren in de ontwikkeling van haar infrastructuur, mobiliteit en de herwaardering van het patrimonium.

De bijakten 1 tot 9 aan het Samenwerkingsakkoord leggen de begrotingsprogramma's voor de jaren 1995 tot 2007 vast en verfijnen de uitwerkingsmodaliteiten van de initiatieven.

Bijakte 10 werd goedgekeurd op 6 mei 2008 en legt de begrotingsprogramma's voor de jaren 2008 – 2010 vast.

De dienst beschikt over een fonds dat de werkingskosten van de directie dekt alsook de voorziene initiatieven.

1. Opdrachten

De basisopdracht bestaat in de organisatie en verwezenlijking van de federale bijdrage teneinde Brussel te helpen om zich te ontplooien als Europese en nationale hoofdstad.

Deze opdracht vertaalt zich hoofdzakelijk in het realiseren van een jaarlijks investeringsprogramma, opgesteld door het Samenwerkingscomité.

Bovendien behoort de uitbreiding van het overleg en de uitwisseling van informatie met de verschillende directies van het DG MVV en van het DG VL (GEN, kanaal, enz.) tot de algemene beheersopdrachten.

Cette implémentation requiert non seulement l'élaboration de nouvelles procédures de reconnaissance mais aussi de contrôle de ces centres de formation. Depuis juin 2008, le projet nécessite de nombreux contacts avec les candidats intéressés afin de les informer et de les accompagner dans leur démarche de reconnaissance.

8. *Développement d'une application informatique pour les inspections des stations de CT et des centres d'examen*

Ce projet vise à développer une application informatique permettant d'encoder les résultats des inspections, d'en assurer un traitement rapide pour l'envoi des courriers aux organismes et d'alimenter la méthode d'analyse des risques.

Une analyse fonctionnelle des besoins a déjà été développée et présentée au service ICT. Ce service a suggéré de développer les check-lists standardisées.

DIRECTION INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

En exécution de l'Accord de Coopération et de ses avenants, conclus entre l'État Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, l'État Fédéral exécute une série d'initiatives prévues à l'article 43 de la Loi Spéciale du 12 janvier 1989 concernant les Institutions bruxelloises, destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Ces initiatives sont destinées à veiller à ce que Bruxelles comme capitale de l'Europe et de la Belgique reçoive les équipements et le rayonnement nécessaires en investissant dans le développement de son infrastructure, de sa mobilité et dans la revalorisation de son patrimoine.

Les avenants 1 à 9 à cet Accord de Coopération ont déterminé les programmes budgétaires pour les années 1995 à 2007 et affiné les modalités d'exécution de ses initiatives.

L'avenant 10 à cet Accord de Coopération a été adopté le 6 mai 2008 et fixe les programmes budgétaires pour les années 2008, 2009 et 2010.

Le service dispose d'un fonds couvrant les frais de fonctionnement de la direction ainsi que les initiatives prévues.

1. Missions

La mission de base consiste à organiser et à réaliser la contribution fédérale afin d'aider Bruxelles à s'épanouir en tant que capitale nationale et européenne.

Cette mission se traduit principalement par la réalisation d'un programme d'investissement annuel, élaboré par le Comité de coopération.

En outre, l'extension de la concertation et l'échange des informations avec les différentes directions de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière et de la Direction générale Transport terrestre (RER, canal, etc.) font partie des missions de gestion générale.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

1. Bijdragen tot het opstellen en goedkeuren van het investeringsprogramma Beliris:

• Coöperatiecomité:

— elk semester wordt er door de DVI een voorstel van programma opgemaakt;

— 70% van de DVI voorstellen worden in de bijakte van het samenwerkingsakkoord weerhouden;

• Coördinatiecomité: de teksten met bijhorende tabellen en het verslag worden maandelijks 5 kalenderdagen vóór de vergadering verzonden.

2. Beheer van de initiatieven van Beliris volgens het goedgekeurde investeringsprogramma:

— elk initiatief heeft een follow-upfiche met de beschrijving, de planning, alle gegevens en commentaar die voor 90% van de fiches in orde is;

— het ingediend gecumuleerd vastleggingsbudget bedraagt minimum 70% van het geplande bedrag om de overdracht te beperken;

— het ingediend gecumuleerd betalingsbedrag bedraagt minimum 65% van het geplande bedrag;

— de meeruitgave van ieder project wordt beperkt tot 15%;

— de naleving van de afgeleverde vergunning “coördinatie werven”.

3. Communicatie (intern en extern):

— er vindt een trimestriële infovergadering plaats voor al het personeel;

— voor elk werk wordt minstens één week voor de start van de werken een perscommuniqué uitgegeven.

Buiten het intern/extern op punt stellen van de infoverstrekking dient bijzondere aandacht gegeven te worden aan de specifieke rubriek van Beliris op de website Mobilit alsook het opstellen van infobrochures bij het opstarten van initiatieven.

4. Ter beschikking stellen van de expertise Beliris: steeds meer wordt er een beroep gedaan op de expertise (analyses, leiding van werken, deelname aan comités enz.), zonder dat het hier gaat over initiatieven van het investeringsprogramma van Beliris: het personeel van de DVI spendeert maximum 20% van de tijd aan expertise.

5. Kennisoverdracht aan het personeel: de grote, gespecialiseerde ‘knowhow’ van de personeelsleden van Beliris dient zo goed en zo snel mogelijk aan de jonge nieuwe aangeworven ambtenaren te worden overgedragen: er vindt een tweemaandelijkse vergadering plaats voor een specifieke doelgroep.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

1. Contribution à l’élaboration et à l’approbation du programme d’investissement Beliris:

• Comité de coopération:

— la Direction Infrastructure de Transport établit chaque semestre une proposition de programme;

— 70% de ses propositions sont retenues dans l’avenant à l’accord de coopération;

• Comité de coordination: les textes et les tableaux y afférents ainsi que le rapport sont envoyés mensuellement 5 jours calendrier avant la réunion.

2. Gestion des initiatives de Beliris selon le programme d’investissement approuvé:

— chaque initiative fait l’objet d’une fiche de suivi comprenant la description, le planning et l’ensemble des données et commentaires, qui est en ordre pour 90% des fiches;

— le budget d’engagement cumulé, qui est soumis, s’élève à minimum 70% du montant prévu pour limiter le report;

— le montant du paiement cumulé atteint minimum 65% du montant prévu;

— le surcoût de chaque projet est limité à 15%;

— l’autorisation “coordination des chantiers” délivrée doit être respectée.

3. Communication (interne et externe):

— une réunion d’information trimestrielle est organisée pour l’ensemble du personnel;

— tout chantier fait l’objet d’un communiqué de presse publié au moins une semaine avant le début des travaux.

Outre la mise au point interne ou externe de la communication des informations, il y a lieu d’accorder une attention particulière à la rubrique spécifique de Beliris sur le site Web Mobilit ainsi qu’à la rédaction de brochures d’informations lors du lancement d’initiatives.

4. Mise à disposition de l’expertise Beliris: cette expertise est de plus en plus sollicitée (analyses, direction de travaux, participation à des comités, etc.) sans qu’il s’agisse en l’occurrence d’initiatives liées au programme d’investissement de Beliris: le personnel de la Direction Infrastructure de Transport consacre maximum 20% de son temps à l’expertise.

5. Transfert des connaissances aux membres du personnel: le grand savoir-faire spécialisé des membres du personnel de Beliris doit être transmis aussi bien et aussi vite que possible aux jeunes agents récemment engagés. Une réunion bimestrielle sera organisée pour un groupe cible spécifique.

3. Projecten

1. Opstellen van een gegevensbank initiatief per initiatief

Dit project heeft tot doel het opstellen van een 'gegevensbank' (met integratie van Delta, Cobra, ….) waardoor elk initiatief dagdagelijks, op elk gebied (administratief, budgettair, technisch, …) en op elk niveau (jurist, ingenieur, boekhouding ….) kan worden gevolgd = creëren van een gemeenschappelijke filosofie waarmee de initiatieven worden uitgevoerd. De implementatie van het programma DELTA (beheersprogramma van de Regie van de Gebouwen voor het opmaken van de aanbestedingsrapporten en het toezicht op de maandelijkse betalingen) in de werking van de DVI is de basis van deze gegevensbank. Het verder uitwerken van deze integratie tot de volledige gegevensbank wordt intra muros in de DVI met de hulp van buiten (dienstencontract Dolmen) uitgevoerd.

2. *Maatregelen nemen ten einde de kwaliteit van de studies te verbeteren / Oprichting van een onderzoekscel / studiebureau*

Bij gebrek aan een 'erkenningsmechanisme' (naar analogie met de aannemers van openbare werken) dient de kwalitatieve selectie te gebeuren op het ogenblik van de gunning. Daar het onderwerp van het contract een 'geestelijk' product is, wordt het uiterst moeilijk hiervoor selectiecriteria op te stellen. Steunend op de ervaring van de DVI en andere uitvoeringsdiensten zal er worden getracht om de selectie- en gunningscriteria alsook de gunningsprocedures bij te werken.

Het oprichten van een volwaardig eigen studiebureau moet alle prioriteit krijgen.

3. *Opstellen van een projectopvolgingsfiche voor elk initiatief*

Deze fiche wordt gekoppeld aan de datagegevensbank en wordt het logboek van elk initiatief.

4. *Invoeren van het risicobeheer bij de directie Vervoerinfrastructuur*

Als eerste stap naar het opstellen van een doeltreffend risicobeheer wordt het huidige risicobeheer van de interne processen en van de eigen activiteiten van de DVI in kaart gebracht en worden vervolgens de prioritair aan te pakken risico's bepaald, zowel voor de interne werking als op de werken.

Daarna worden de strategische opties en strategieën bepaald.

Vervolgens worden de risicobeheersmaatregelen ontwikkeld om de geselecteerde risico's te behandelen. In een eerste schijf zijn alle acties voor het opstellen van een risico identificatie model, het uitwerken van een risicoanalyse en ook het opmaken van een actieplan met indicatoren en een kosten/baten overweging opgenomen.

Ook het uitwerken een risicobeheerdatabank en de nodige IT tools is toegevoegd aan de eerste fase.

3. Projets

1. *Création d'une base de données initiative par initiative*

Ce projet vise à créer une base de données (intégrant Delta, Cobra,…) permettant un suivi journalier de toute initiative dans chaque domaine (administratif, budgétaire, technique,…) et à chaque niveau (juriste, ingénieur, comptabilité,…) = création d'une philosophie commune encadrant l'exécution des initiatives. L'implémentation du programme DELTA (programme de gestion de la Régie des Bâtiments destiné à l'élaboration des rapports de marchés publics et au suivi des paiements mensuels) dans le fonctionnement de la Direction Infrastructure de Transport constitue le fondement de cette banque de données. L'extension de cette intégration à toute la base de données se déroule au sein de la Direction Infrastructure de Transport par une firme extérieure (contrat de services Dolmen).

2. *Mesures visant à améliorer la qualité des études / création d'une cellule d'étude*

Faute de "mécanisme d'agréation" (analogue à celui appliqué aux entrepreneurs de travaux publics), la sélection qualitative a lieu au moment de l'adjudication. Etant donné que l'objet du contrat est un produit "immatériel", il devient extrêmement difficile d'établir des critères de sélection pour ce type de produit. En se basant sur l'expérience de la Direction Infrastructure de Transport et d'autres services d'exécution, on s'efforcera de définir les critères de sélection et d'attribution ainsi que les procédures de passation.

La création à part entière d'un bureau d'études propre doit bénéficier de la priorité absolue.

3. *Elaboration d'une fiche de suivi de projet pour chaque initiative*

Cette fiche est liée à la banque de données et devient le journal de bord de chaque initiative.

4. *Introduction de la gestion des risques à la Direction Infrastructure de Transport*

La première étape de la mise en œuvre d'une gestion efficace des risques consiste à examiner la gestion actuelle des risques liés aux processus internes et aux activités de la Direction Infrastructure de Transport et à définir ensuite les risques à traiter prioritairement tant en interne que sur les chantiers.

Les options stratégiques ainsi que les stratégies sont définies ultérieurement.

Ensuite, les mesures de gestion des risques sont développées en vue de traiter les risques sélectionnés. Toutes les actions liées à l'élaboration d'un modèle d'identification des risques, à la réalisation d'une analyse des risques ainsi qu'à l'établissement d'un plan d'action comportant des indicateurs et une analyse des coûts-bénéfices sont d'abord regroupées.

Cette phase inclut également le développement d'une base de données de gestion des risques ainsi que les outils informatiques nécessaires.

In een tweede fase worden alle acties verbonden aan de dynamische fase van het DIRM-model doorlopen.

4. Beheersopdrachten van de directeur

De algemene beheersopdrachten dienen als de dagdagelijkse activiteiten van de directeur te worden beschouwd en omvatten:

— Bijdragen tot de verwezenlijking van het strategische plan van de Directeur-generaal.

Dit houdt in dat het managementplan en de operationele doelstellingen van de Directeur van de DVI een in het verlengde moeten liggen van deze van de Directeur-generaal van de DGMVV.

— De link verwezenlijken tussen enerzijds:

• het beheerscomité (Voorzitter, Directeur-generaal, 4 Directeurs)

• de directiegroep (Directeur-generaal, 4 Directeurs)

• en anderzijds de DVI.

— Een “steering”-rol spelen bij de verwezenlijking van het managementplan.

Hiertoe zal de Directeur een dynamische rol spelen in de uitvoering van de plannen van de Directeur-generaal, en dit door proactief deel te nemen (daar en op het ogenblik waar nodig) aan de acties die de uitvoering van het plan mogelijk maken.

— Het organiseren en optimaliseren van de DVI ten einde maximaal de jaarlijkse vooropgestelde doelstelling (investeringsprogramma) te realiseren.

Eveneens zullen verschillende praktische voorstellen aan de Federale Ministers die deel zullen uitmaken van het nieuw Samenwerkingscomité, worden bezorgd. De basisdoelstelling is de ‘overdracht van niet-tijdig vastgelegde kredieten’ weg te werken tegen 2013.

— Relaties met de “stakeholders” waar nodig verbeteren door het nemen van acties gebaseerd op regelmatige contacten en feedback van deze stakeholders. Op basis hiervan dienen de nodige voorstellen te worden uitgewerkt om de betrekkingen te verbeteren daar waar nodig.

— Het “stewardship” in de DVI ontwikkelen en uitvoeren.

De Directeur staat ten dienste van zijn directie: via een interactieve benadering zorgt hij voor een betere interne verticale en horizontale communicatie en dit zowel bottom-up als top-down. Hij stelt de juiste vragen, luistert en waakt over een correcte invulling van de antwoorden.

— Een proactief personeelsbeleid organiseren: evalueren van de bestaande toestand en regelmatig toetsen aan de evoluerende behoeften, alsook voostel uitwerken (indien de behoefte wordt aangetoond in de evaluatie) van aanpassing van het personeelsorganigram met gedetailleerde functiebeschrijvingen.

Ensuite, toutes les actions liées à la phase dynamique du modèle DIRM sont examinées.

4. Les missions de gestion du directeur

Les missions de gestion générale doivent être considérées comme les activités journalières du directeur. Elles consistent à:

— contribuer à la réalisation du plan stratégique du directeur général.

Le plan de management et les objectifs opérationnels du directeur de la Direction Infrastructure de Transport doivent s’inscrire dans le prolongement de la réalisation de ceux du directeur général de la Direction générale Mobilité et Sécurité routière;

— assurer le lien entre d’une part:

• le Comité de gestion (président, directeur général, 4 directeurs),

• le Groupe de direction (directeur général, 4 directeurs)

• et d’autre part, la Direction Infrastructure de Transport;

— jouer un rôle de “steering” dans la réalisation du plan de management.

A cet effet, le directeur jouera un rôle dynamique dans l’exécution des plans du directeur général, et ce en participant proactivement (en lieu et temps utiles) aux actions permettant la mise en œuvre du plan;

— organiser et optimiser la Direction Infrastructure de Transport afin de réaliser au maximum l’objectif annuel fixé (programme d’investissement).

Plusieurs propositions pratiques seront également transmises aux ministres fédéraux qui siégeront dans le nouveau Comité de coopération. L’objectif de base consiste à éliminer le “report de crédits non engagés à temps” d’ici 2013;

— améliorer, le cas échéant, les relations avec les stakeholders en entreprenant des actions basées sur des contacts réguliers et un feedback de ces stakeholders. Sur cette base, il y a lieu d’élaborer les propositions nécessaires visant à améliorer les relations là où le besoin s’en ressent;

— développer et appliquer le “stewardship” au sein de la Direction Infrastructure de Transport.

Le Directeur est à la disposition de sa direction: par le biais d’une approche interactive, il améliore la communication interne, tant verticale (bottom-up et top-down) qu’horizontale. Il pose les bonnes questions, écoute et veille à l’interprétation correcte des réponses;

— organiser une politique de personnel proactive: évaluer la situation actuelle et l’examiner régulièrement à la lumière de l’évolution des besoins ainsi que soumettre une proposition (si l’évaluation en démontre le besoin) d’adaptation de l’organigramme du personnel, comprenant des descriptions de fonctions détaillées.

De integratie van de belangrijke personeelsuitbreiding in de DVI wordt een uitdaging en dient met de hoogste aandacht en prioriteit te worden behandeld.

— De persoonlijke ontwikkeling van iedere medewerker, afgestemd op zijn behoeften en mogelijkheden, zal worden geanalyseerd en aangemoedigd. Het uitwerken van het "teamwerk" en het verfijnen van de specialisatie dienen elkaar aan te vullen.

— De relatie van de directeur met de diensthoofden wordt de basis voor de goede werking van de DVI. Informatie, empathie, responsabilisering, teamspirit, motivatie, respect, enz. zijn middelen en waarden die dagdagelijks moeten worden aangewend.

— Het imago van Beliris naar de buitenwereld toe dient te worden verbeterd. Het eigen kunnen en het beeld van een goed functionerende "uitvoeringsdienst" zou beter moeten worden uitgestraald. De behoefte aan erkenning en waardering door de buitenwereld bij het personeel is groot.

— Verdere aandacht voor de correcte informatiedoorstroming en responsabilisering van de werknemers.

Naast deze operationele directies bestaat er binnen het DG ook nog een Ondersteuningscel en een Dienst voertuigen.

De Ondersteuningscel

— verzekert het secretariaat van de Directeur-generaal

— verleent bijstand aan de Directeur-generaal bij het algemene management: opvolging van de boordtabellen, van de VPA's enz.

— verleent bijstand aan de Directeur-generaal bij transversale dossiers binnen het DG of de FOD

— verzekert de opvolging van de begroting, van de boekhouding en van de logistieke dossiers van het DGMVV(met uitzondering van de directie Vervoerinfrastructuur).

— verleent bijstand aan de Directeur-generaal bij de personeelsaangelegenheden: aanwervingen, opleidingen, bevorderingen, verloven en werktijden enz.

— verleent bijstand aan de Directeur-generaal bij de financiële en reglementaire dossiers omtrent de controleorganen van de keuringsinstellingen van de voertuigen.

Dienst Voertuigen

1. Algemene opdrachten.

Goedkeuringen

Een eerste en belangrijke basisactiviteit betreft het afleveren van goedkeuringscertificaten voor voertuigen en onderdelen daarvan. Hierbij wordt nagegaan of voertuigen en onderdelen voldoen aan de bestaande nationale en/of internationale reglementering en of ze geen gevaar vormen voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu.

L'intégration des nombreux nouveaux agents au sein de la Direction Infrastructure de Transport constitue un défi et nécessite la plus grande attention et un traitement prioritaire;

— analyser et stimuler le développement personnel de chaque collaborateur en fonction de ses besoins et de ses capacités. Le développement du travail en équipe et l'affinement de la spécialisation doivent être complémentaires;

— développer de bonnes relations avec les chefs de service en vue d'un bon fonctionnement de la Direction Infrastructure de Transport. Information, empathie, responsabilisation, esprit d'équipe, motivation, respect,… sont des moyens et des valeurs dont il convient de se servir quotidiennement;

— améliorer l'image de marque de Beliris. Les capacités propres et l'image d'un "service d'exécution" qui fonctionne bien devraient davantage être mises en lumière. Le personnel ressent un grand besoin de reconnaissance et d'appréciation de la part du monde extérieur;

— poursuivre l'attention consacrée à la transmission correcte des informations et à la responsabilisation des travailleurs.

A côté de ces directions opérationnelles, la DGMSR compte une Cellule d'Appui et un Service Véhicules:

La Cellule d'Appui

— assure le secrétariat du Directeur général

— seconde le Directeur général pour le management général: suivi des tableaux de bord, des VPA, etc.

— seconde le Directeur général pour les dossiers de nature transversale au sein de la DG ou du SPF.

— assure le suivi du budget, de la comptabilité et des dossiers logistiques de la DGMSR (à l'exception de la Direction Infrastructure de Transports).

— seconde le Directeur général pour les dossiers relatifs au personnel: recrutements, formations, promotions, congés et horaires de travail, etc.

— seconde le Directeur général pour les dossiers financiers et réglementaires relatifs aux organismes d'inspection automobile.

Le Service Véhicules

1. Missions générales

Homologations

Une première et importante activité de base consiste à délivrer des certificats d'homologation pour les véhicules et leurs éléments. A cet effet, il est vérifié si les véhicules et les éléments répondent à la réglementation nationale et/ou internationale existantes et s'ils ne présentent pas de danger pour la sécurité routière, la santé publique ou l'environnement.

Vervolgens worden de gegevens van de goedkeuring aangeleverd aan o.a. de DIV om de inschrijving mogelijk te maken en te controleren.

Reglementering

Dit omvat het opstellen van nationale reglementering, omzendbrieven en instructies. Het omzetten van internationale reglementering naar nationale wetgeving. Het voorbereiden en volgen van het beleid op nationaal en internationaal niveau.

Kwaliteit en klantgerichtheid

Een belangrijk aspect is de voortdurende follow-up van de verschillende processen binnen de dienst en het beheer ervan. Voorts krijgen de behandeling van de klachten en het verstrekken van informatie bijzondere aandacht in het kader van de dienstverlening.

Adviseren

Voor de beleidsondersteuning bestaat de opdracht erin continu de verkeersveiligheid te verhogen en het milieu te verbeteren. De beleidsverantwoordelijken dienen in staat te zijn op basis van de adviezen van de dienst een verkeersveilig en milieugericht beleid te verwezenlijken in het gebied van de voertuigen en hun onderdelen.

Eveneens onder deze opdracht valt de ondersteuning van en communicatie met de constructeurs en particulieren.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Goedkeuringen

— afleveren van internationale typegoedkeuringscertificaten

— afleveren van nationale typegoedkeuringscertificaten

— afleveren van individuele goedkeuringscertificaten.

De volgende operationele doelstellingen moeten nog worden gedefinieerd:

— afgifte van goedkeuringscertificaten voor voertuigen die al in een andere lidstaat van de Europese Unie werden gehomologeerd

— afgifte van certificaten voor voertuigen aangepast voor mensen met een handicap

— eerste evaluatie en productiecontrole bij de constructeurs

— Invoeren van de voertuiggegevens in de verschillende databanken.

Reglementering

De operationele doelstellingen moeten nog worden vastgesteld; de aanwerving van een voldoende groot personeelsbestand opdat deze afdeling haar activiteiten op een doeltreffende wijze zou kunnen uitvoeren, is bezig.

Les données de l'homologation sont ensuite transmises notamment à la DIV afin de permettre et de contrôler les immatriculations.

Réglementation

Celle-ci comprend l'élaboration de la réglementation, des circulaires et des instructions nationales, la transposition de la réglementation internationale en législation nationale ainsi que la préparation et le suivi de la politique au niveau national et international.

Qualité et orientation vers le client

Le suivi permanent des différents processus au sein du service et sa gestion constituent un aspect important. En outre, le traitement des plaintes et la communication des informations font l'objet d'une attention particulière dans le cadre du service au public.

Conseiller

En matière d'appui à la politique, la mission consiste à améliorer la sécurité routière et l'environnement de manière constante. En se basant sur les avis du service, les responsables politiques seront capables d'élaborer une politique favorable à la sécurité et à l'environnement dans le domaine des véhicules et de leurs éléments.

L'appui aux constructeurs et aux particuliers ainsi que la communication à leur égard relèvent également de cette mission.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Homologations

— Délivrance de certificats d'homologation de type internationaux

— Délivrance de certificats d'homologation de type nationaux

— Délivrance de certificats d'homologation individuels.

Les objectifs opérationnels suivants doivent encore être définis:

— délivrance de certificats d'homologation pour des véhicules déjà homologués dans un autre État membre de l'Union européenne

— délivrance de certificats pour des véhicules adaptés en faveur de personnes handicapées

— première évaluation et premier contrôle de production chez les constructeurs;

— introduction des données relatives aux véhicules dans les différentes banques de données.

Réglementation

Les objectifs opérationnels doivent encore être fixés; le recrutement des effectifs nécessaires en vue de permettre à cette division d'exercer efficacement ses activités, est en cours.

Kwaliteit en intern beheer.

De werking en opbouw van deze afdeling moet worden gedefinieerd.

3. Projecten

1. Koninklijk besluit lpg

Verbetering van de lpg-regelgeving op basis van de opgedane ervaring sinds de inwerkingtreding van het koninklijk besluit van 9 mei 2001 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (lpg) voor de aandrijving van voertuigen.

2. Kaderrichtlijn homologatie

De herschikking van de richtlijn 70/156/EEG betreffende de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, heeft geleid tot de publicatie van een nieuwe richtlijn (2007/46).

De omzetting van deze nieuwe Europese richtlijn naar nationale wetgeving is een verplichting voor elke lidstaat van de Europese Gemeenschap, dus ook voor België. Op dit moment is er echter geen nationale wetgeving betreffende de goedkeuring van voertuigen die voldoet aan de hoger genoemde nieuwe richtlijn. Dit heeft geleid tot het opstarten van een nieuw project.

3. Opstellen van mondiale regelgeving (wetsontwerp)

Voorbereiding van een wet voor goedkeuring door België van de overeenkomst van 1998 EEG-UNO betreffende de opstelling van mondiale technische voorschriften. Het betreft een overeenkomst tot het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen, en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen.

4. Optimalisering van het identificatieproces van de voertuigen door de keuringsstations

Het is de bedoeling om via de technische keuring de procedure voor de afgifte van individuele homologaties voor in België ingevoerde voertuigen te vereenvoudigen, en dit zowel voor de intracommunautaire voertuigen als voor die van buiten de EG.

Een eerste fase werd al uitgevoerd door de inwerkingtreding van de goedkeuringsprocedure voor de voertuigen die al in een andere lidstaat van de Europese Unie werden gehomologeerd. De procedure voor de andere voertuigen moet dus nog worden vereenvoudigd.

De doelstelling van de tweede fase van dit project bestaat in het snel verkrijgen van betrouwbare en volledige informatie van de constructeurs of hun mandatarissen en het verder implementeren van de principes van de interne markt in Europa.

Qualité et gestion interne

La création et le fonctionnement de cette division seront définis.

3. Projets

1. *Arrêté royal LPG*

Amélioration de la réglementation en matière de LPG grâce à l'expérience acquise depuis l'entrée en vigueur de l'arrêté royal du 9 mai 2001 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules.

2. *Directive-cadre homologation*

La refonte de la directive 70/156/CEE concernant la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules a donné lieu à la publication d'une nouvelle directive (2007/46).

La transposition de cette nouvelle directive européenne en législation nationale constitue une obligation pour chaque État membre de la Communauté européenne, donc également pour la Belgique. Toutefois, il n'existe pas actuellement de législation nationale relative à l'homologation des véhicules qui satisfait à la nouvelle directive susmentionnée. Ceci a conduit au lancement d'un nouveau projet.

3. *Elaboration d'une réglementation mondiale (projet de loi)*

Préparation d'une loi visant l'approbation par la Belgique de l'accord CEE-ONU de 1998 concernant l'établissement de règlements techniques mondiaux. Il s'agit d'un accord concernant l'adoption de prescriptions techniques uniformes applicables aux véhicules à roues, aux équipements et aux pièces susceptibles d'être montés et/ou utilisés sur un véhicule à roues et les conditions de reconnaissance réciproque des homologations délivrées conformément à ces prescriptions.

4. *Optimalisation du processus d'identification des véhicules par les stations de contrôle*

L'objectif consiste à simplifier, via le contrôle technique, la procédure de délivrance des homologations individuelles destinées aux véhicules, tant intracommunautaires qu'extracommunautaires, importés en Belgique.

Une première phase a d'ores et déjà été concrétisée par l'entrée en vigueur de la procédure d'homologation des véhicules précédemment homologués dans un autre État membre de l'Union européenne. La procédure concernant les autres véhicules doit encore être simplifiée.

La deuxième phase de ce projet vise à obtenir rapidement des informations fiables et complètes de la part des constructeurs ou de leurs mandataires et à poursuivre la mise en œuvre des principes du marché interne en Europe.

5. Inzameling van de informatie om deze online te zetten

Webpagina's aanmaken om het publiek in te lichten en informatie te verspreiden in verband met regelgevingen en andere interessante actuele feiten over de tachograaf, de snelheidsbegrenzer, voertuigen op lpg of ngv en ook over de keuring van de voertuigen en de dienst Voertuigen. Het tempo is afhankelijk van de opbouw van de afdeling Kwaliteit en Intern Beheer.

6. Een methodologie uitwerken voor de formalisering van de omzendbrieven voor het GOCA en de keuring

Project opgeschort tot de afdeling Reglementering de mogelijkheden heeft hieraan te werken. Dit project vormt de basis om ervoor te zorgen dat de instructies op een gestructureerde manier worden opgesteld en verspreid.

7. Herzien en optimaliseren van de interne organisatie

Dit project betreft de optimalisatie van de dienst. Het gaat hier zowel om de organisatie als om de werking van de dienst. Zowel de evolutie m.b.t. de organisatie, meer in het bijzonder de nieuwe directie, de nieuwe Europese reglementering, kaderrichtlijn, en het project "Mobivis" hebben hier in invloed op. Toch volgt de optimalisatie de verschillende principes uit de managementplannen van de Voorzitter en de DG.

8. Externe communicatie naar de klanten over de goedkeuring van voertuigen

De infokiosk en het callcenter DIV krijgt een transversale functie over de DIV en dienst Voertuigen heen. Het is de bedoeling dat m.b.v. verschillende middelen zoals website, duidelijke informatie langs telefoon, vorming van de medewerkers van het callcenter, … de klanten over bepaalde aspecten in het domein van de goedkeuring worden geïnformeerd. Het moet ook een hulpmiddel zijn om de bereikbaarheid van de dienst Voertuigen te garanderen en te vergroten en nog verder te werken aan de klantgerichtheid.

9. Hervorming van de CAIN-werking

5. Collecte des informations destinées à être mises en ligne

Créer des pages Web dans le but d'informer le public et de diffuser des informations sur les réglementations et d'autres faits actuels intéressants en matière de tachygraphe, de limiteur de vitesse, de véhicules propulsés au LPG ou au NGV ainsi que sur le contrôle technique des véhicule et le Service Véhicules. Le tempo dépend de la création de la division Qualité et Gestion interne.

6. *Développement d'une méthodologie visant à formaliser les circulaires destinées au GOCA et au contrôle technique*

Projet à l'arrêt jusqu'à ce que la division Réglementation ait la possibilité de s'y consacrer. Ce projet constitue la base qui permettra de rédiger et diffuser les instructions d'une manière structurée.

7. *Révision et optimalisation de l'organisation interne*

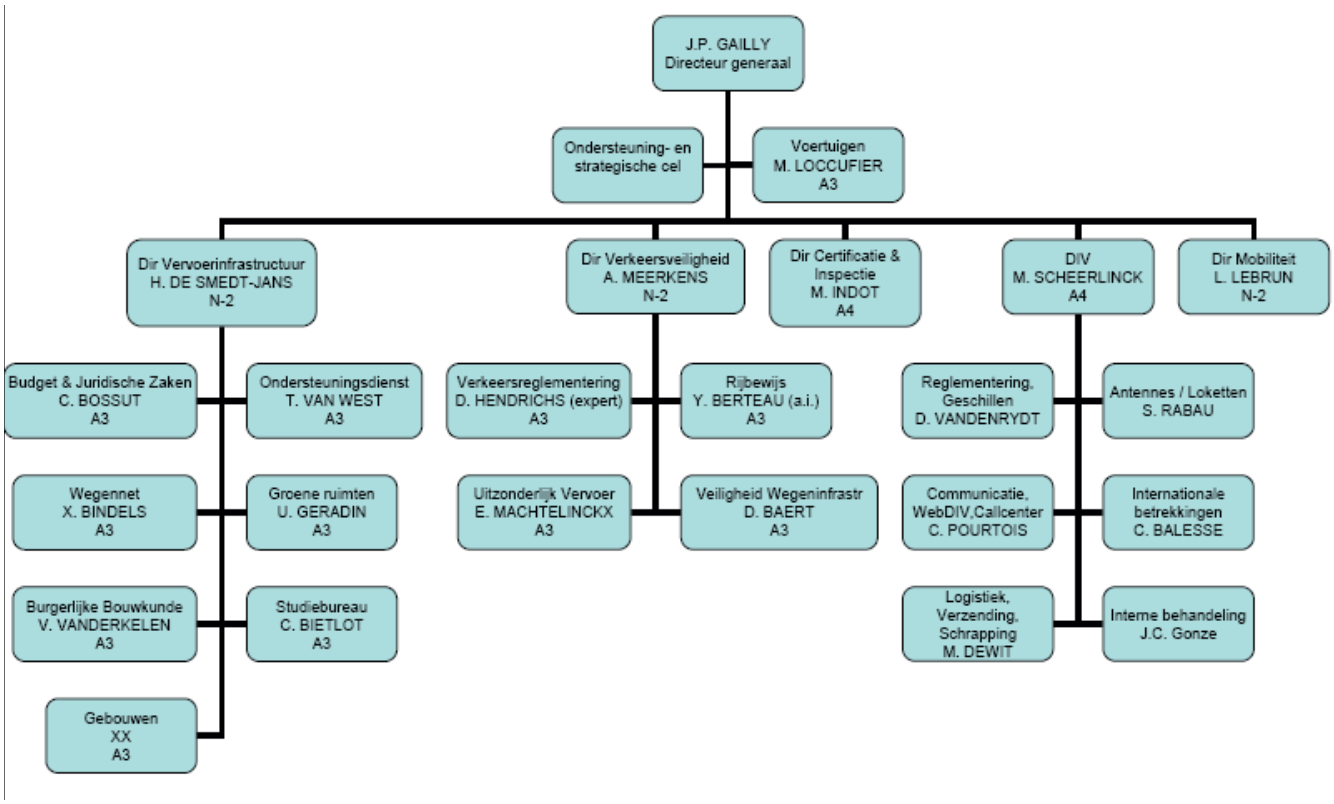
Ce projet concerne l'optimalisation du service. Aussi bien au niveau de l'organisation qu'au niveau de son fonctionnement. Tant l'évolution sur le plan de l'organisation, et plus particulièrement de la nouvelle direction, la nouvelle réglementation européenne, la directive-cadre que le projet "Mobivis" ont un impact sur ce projet. Malgré cela, l'optimalisation suit les différents principes des plans de management de la présidente et du directeur général.

8. *Communication externe envers les clients en matière d'homologation de véhicules*

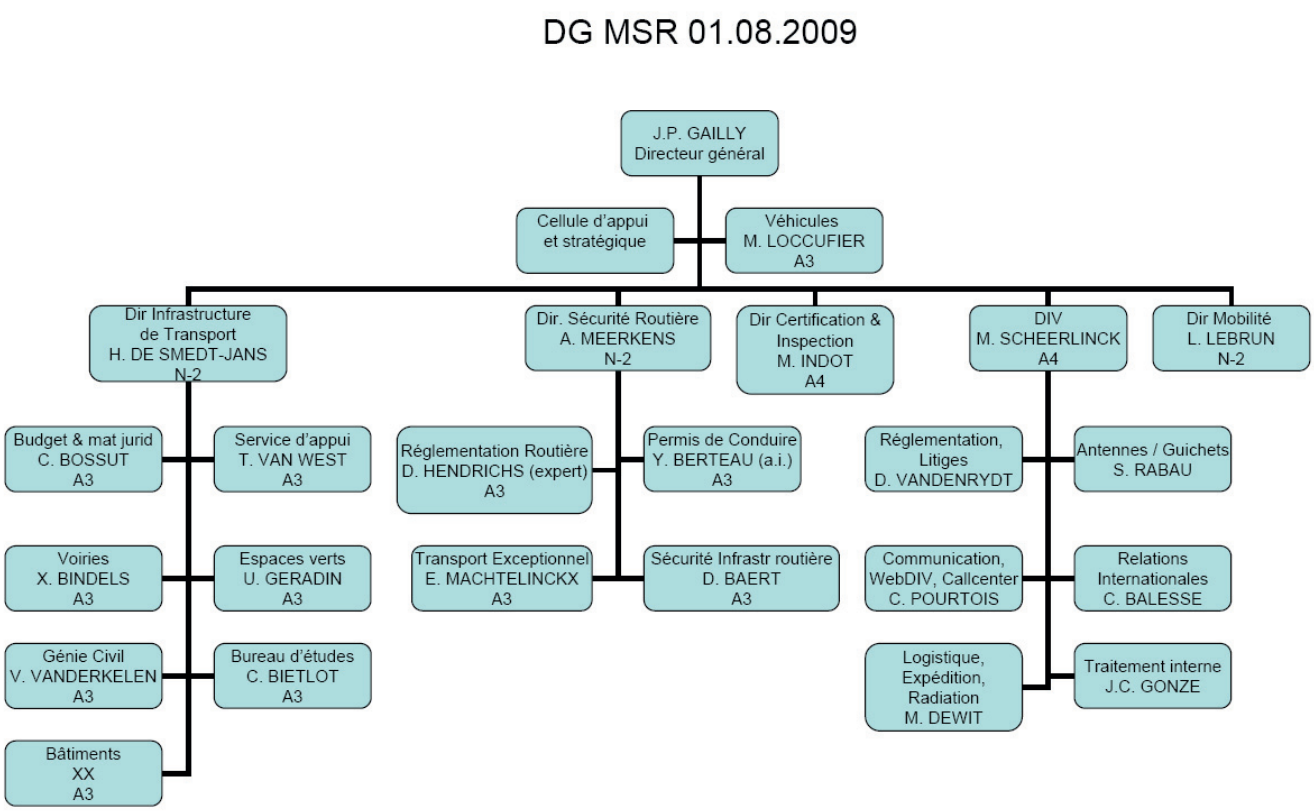
L'infokiosque et le call center de la DIV se voient attribuer une fonction transversale par-delà la DIV et le Service Véhicules. Le but consiste à informer les clients sur certains aspects liés à l'homologation par différents moyens tels que le site Internet, des informations claires via le téléphone et la formation des collaborateurs du call center. Ce doit être également un moyen d'assurer et d'accroître l'accessibilité du Service Véhicules et d'améliorer l'orientation vers le client.

9. Réforme du fonctionnement de la CAIN

Structuur/organigram van het Directoraat-generaal



Structure/organigramme de la Direction générale



Kredieten toegekend aan de organisatieafdeling /Crédits attribués à la division organique

Programma — Programme		2008 realisatie — réalisé	2009 initial — initieel	2009 aangepast — ajusté	**2010 voorstel — proposition**	+/- 2010-2009	2011 raming — estimation	2012 raming — estimation	2013 raming — estimation
P0 bestaansmiddelen subsistance									
	b	12 914	14 250	14 657	**13 125**	-1 532	510	510	510
	c	13 183	14 250	14 657	**13 140**	-1 532	510	510	510
P1	b	311	495	495	**0**	-495	0	0	0
	c	583	697	697	**0**	-697	0	0	0
P2	b	886	1 856	1 856	**3 952**	2 096	0	0	0
	c	0	0	0	**0**	0	0	0	0
	fb	69 054	98 096	120 000	**136 817**	16 817	154 308	154 358	154 575
	fc	117 729	124 919	195 000	**149 913**	-45 087	150 000	150 000	150 000
P4	b	3 963	9 497	9 499	**9 561**	62	11 901	13 090	21 889
	c	5 420	9 497	9 499	**9 561**	62	11 901	13 090	21 889
	fb	0	1 250	1 250	**1 354**	104	1 667	1 607	1 607
	fc	0	1 250	1 250	**1 354**	104	1 667	1 607	1 607
Totalen/Totaux									
	b	18 074	26 098	26 507	**26 653**	146	12 411	13 600	22 399
	c	19 186	24 444	24 853	**22 686**	-2 167	12 411	13 600	22 399
	fb	69 054	99 346	121 250	**138 171**	16 921	155 975	155 425	155 642
	fc	117 729	126 169	196 250	**151 267**	-44 983	151 667	151 067	151 067

ACTIVITEITENPROGRAMMA 56/0 — **BESTAANSMIDDELEN**

Nagestreefde doelstellingen

Het bestaansmiddelenprogramma kent op budgettair vlak de middelen (personeelskosten en bepaalde specifieke werkingsmiddelen) toe voor de werking van de diverse diensten van het Directoraat-generaal Mobiliteit en Verkeersveiligheid. Deze dienst is gehuisvest in het City Atrium, Vooruitgangstraat 56 te 1210 Brussel met uitzondering van de directie Vervoerinfrastructuur die zich bevindt in de Voorlopig Bewindstraat 9-15 te 1000 Brussel.

Blijven enkel over in het kader van dit programma, de specifieke kosten gebonden aan de werking van de diensten (vergoedingen aan personeel), vertaling van eurocodes, gsm, tijdschriften, vergoeding experten, lidgelden...

01. PERSONEEL

Personeelseffectief in FTE's

Niveau	2008	2009(*)	2010(*)
A	71,7	63,57	64,00
B	25,0	25,88	26,47
C	121,0	104,51	103,92
D	103,2	81,50	77,04
Totalen	**320,9**	**275,46**	**271,43**

(*) Directie mobiliteit overgeheveld naar diensten van de Voorzitter

PROGRAMME 56/0 — **PROGRAMME DE SUBSISTANCE**

Objectifs poursuivis

Le programme de subsistance accorde sur le plan budgétaire les moyens pour financer le personnel et certains frais de fonctionnement spécifiques pour les divers services de la Direction Générale Mobilité et Sécurité Routière. Celle-ci est localisée au bâtiment City Atrium, 56 rue du Progrès, 1210 Bruxelles, à l'exception de la Direction Infrastructure de Transports, située rue du Gouvernement Provisoire 9-15, 1000 Bruxelles.

Seuls subsistent dans le cadre de ce programme les dépenses spécifiques liées au fonctionnement des services (indemnités au personnel), traductions des Eurocodes, GSM, revues, indemnités d'experts, affiliations,…

01. PERSONNEL

Effectifs de personnel en ETP

Niveau	2008	2009(*)	2010(*)
A	71,7	63,57	64,00
B	25,0	25,88	26,47
C	121,0	104,51	103,92
D	103,2	81,50	77,04
Totaux	**320,9**	**275,46**	**271,43**

(*) Direction Mobilité transféré vers les services de la Présidente

Uitgaven (in duizendtallen EUR)

Statuut/ *Statut*	**(PA AB)**	
Statutair personeel	(01 11.00.03)	b
Personnel statutaire		c
Niet-Statutair personeel	(01 11.00.04)	b
Personnel non – statutaire		c
Personeel " Actieplan Verkeersveiligheid"/	(01 11.00.06)	b
Personnel "plans d'actions - sécurité routière"		c
Personeel " controle keuringsinstellingen"/	(01 11.00.07)	b
Personnel "direction certification et inspection"		c
Totalen/*Totaux*		b
		c

Dépenses (en milliers d'EUR)

2008	2009	**2010**
10 351	11 470	**10 090**
10 456	11 470	**10 090**
1 894	2 100	**1 883**
1 895	2 100	**1 883**
62	236	**248**
63	236	**248**
164	346	**429**
164	346	**429**
12 471	14 152	**12 650**
12 578	14 152	**12 650**

Verklarende nota

Voor 2010 werden de personeelskredieten aangepast zoals vermeld onder OA 21 BA 1100.03.

BA 56 01 11.00.06

Voor 2008 werd de financiering van het personeel "actieplannen verkeersveiligheid" aangerekend op BA 1106 gedekt door een jaarlijkse geïndexeerde afhouding van 150 000 EUR afkomstig van het verkeersboetefonds. Dit personeel (2 niveaus A en 2 niveaus B in totaal gelijk aan 3,8 VTE) was o.m. belast met het opstellen van de jaarlijkse evaluatierapporten omtrent de door de politiezones en de federale politie geleverde prestaties in het kader van hun verkeersveiligheidsplannen en hun sensibiliserings- en controleactiviteiten.

De opmaak en de financiering van de actieplannen inzake verkeersveiligheid worden geregeld bij de wet van 6 december 2005

Bij de Programmawet van 8 juni 2008 (titel X) werd voormelde financieringsmodaliteit stopgezet. Omwille van de afschaffing van de actieplannen werd geoordeeld dat de financieringskosten voor opvolging en controle eveneens konden worden afgeschaft. Om de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de lokale politie en de federale verkeerspolitie mogeljk te maken dient deze financieringsmogelijkheid echter terug te worden ingevoerd. Daarom werd een wetsontwerp voor wederopname van een toelage in de wet van 6 december 2005 via de eerstvolgende Programmawet opgesteld. Daarna zal via een in Ministerraad overlegd KB een bedrag van 300 000 EUR worden toegekend aan de FOD M&V voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten. Dit bedrag wordt jaarlijks aan de consumptieprijsindex aangepast die op 31 december van het vorige jaar werd bereikt.

Dit moet toelaten om het om het bestaande personeelseffectief te behouden en zelfs uit te breiden met 2 niveaus A tot 5,8 VTE. Zij zullen belast worden met een raadgevende opdracht aan de politiediensten, met veldonderzoek, met het verzamelen, nazien en analyseren van gegevens, met het opstellen van het jaarlijkse evaluatieverslag en indien nodig met ev. specifieke analyses. De bedoeling is om een juister beeld van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten te kunnen schetsen dan wat er vandaag bestaat.

Note explicative

Pour 2010, les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

AB 56 01 11.00.06

En 2008, le financement du personnel "plans d'actions – sécurité routière" à l'AB 11.00.06 était assuré par un prélèvement annuel de 150 000 EUR (indexés) sur le Fonds de la Sécurité routière. Ce personnel (2 niveaux A et 2 niveaux B pour un total de 3,8 ETP) est entre autre chargé de la rédaction de rapports d'évaluation annuels couvrant les activités réalisées par les zones de police et la Police fédérale dans le cadre de leurs plans d'actions, et de leurs activités de contrôle et de sensibilisation.

L'établissement et le financement des plans d'action en matière de sécurité routière sont régis par la Loi du 6 décembre 2005.

La loi-programme (Titre X) du 8 juin 2008 a mis fin aux modalités de financement précitées. Pour la suppression des plans d'actions, il a été déterminé que les frais de financement pour le suivi et le contrôle pouvaient également être supprimés. Afin de rendre possible le suivi de la politique de sécurité routière de la police locale et de la police de la circulation routière fédérale, cette possibilité de financement devait toutefois être réintroduite. Pour cette raison, un projet de loi pour la réinsertion d'un subside dans la loi du 6 décembre 2005 a été élaboré via la loi-programme suivante. Ensuite, par un AR qui sera délibéré en Conseil des Ministres, un montant de 300 000 EUR sera attribué au SPF M&T pour le suivi de la politique en matière de sécurité routière des services de police. Ce montant est adapté annuellement au montant de l'indice des prix à la consommation atteint au 31 décembre de l'année précédente.

Ce montant doit permettre le maintien et l'engagement de 4 niveaux A et 2 niveaux B (pour un total de 5,8 ETP) qui sont chargés d'une mission de conseil auprès des services de police, de visites de terrain, de la collecte, de la vérification et de l'analyse de données, ainsi que de la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel et, le cas échéant, d'analyses ponctuelles. L'objectif est de pouvoir fournir une image encore plus complète de la politique de sécurité routière des services de police que celle disponible actuellement.

De opbrengsten is ingeschreven op de lopende ontvangsten artikel §5 46.01 “Ontvangsten uit verkeersboetes voor de administratieve opvolging en controle van de actieplannen verkeersveiligheid” van de Rijksmiddelenbegroting.

BA 56 01 11.00.07

Met ingang van 2008 dient een geïndexeerde bijdrage van 598 000 EUR te worden gestort op rekening van de FOD Mobiliteit en Vervoer tot dekking van de kosten van controle en toezicht betreffende de instellingen belast met de technische controle van de in verkeer gebrachte voertuigen. (Directie Certificatie en Inspectie) en dit overeenkomstig het KB van 26 april 2007 tot vaststelling van de retributies te innen voor dekking van de kosten van controle en toezicht betreffende de instellingen belast met de technische controle van de in verkeer gebrachte voertuigen

De bijdrage van de met de controle belaste instituten wordt ingeschreven op artikel 36.00.14 van de Rijksmiddelenbegroting.

Deze wordt langs de uitgavenzijde verdeeld over de BA’s 21 01 12.00.01 en 21 02 12.00.04, 56 01 1100.07, 56 02 1200.01 en 12.00.04 (met respect voor het evenwicht tussen ontvangsten en uitgaven).

Ook voor 2010 werd een gelijkaardig systeem van evenwicht toegepast. De geïndexeerde afhouding 2010 bedraagt 631 000 EUR,

Le montant de ce prélèvement est inscrit à l’article §5 46.01 “Recettes provenant d’amendes de circulation pour le suivi et le contrôle administratif des plans d’action de sécurité routière” du Budget des Voies et Moyens.

AB 56 01 11.00.07

A partir de 2008, une redevance de 598 000 EUR indexée est à verser au compte du SPF Mobilité et Transports afin de couvrir les frais de contrôle et de surveillance des organismes chargés du contrôle des véhicules mis en circulation (Direction Certification et Inspection), selon les termes de l’AR du 26 avril 2007 fixant les redevances à percevoir pour couvrir les frais de contrôle et de surveillance concernant les organismes chargés du contrôle des véhicules mis en circulation.

Les redevances des organismes chargés des contrôles sont inscrits à l’article 36.00.14 du Budget des Voies et Moyens

Du côté des dépenses, ce montant est réparti aux AB 21 01 12.00.01 et 21 02 12.00.04, 56 01 11.00.07, 56 02 12.00.01 et 12.00.04 (en respectant l’équilibre entre recettes et dépenses).

Ce même principe d’équilibre des recettes et des dépenses a été respecté pour le budget 2010. La redevance 2008 indexée, s’élève à 631 000 EUR.

02. WERKINGSKOSTEN

02. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

PA	**BA/ AB**	Aard/ Nature		2008	2009	2010	2011	2012	2013
	1200.01.1	Erelonen *Honoraires*	b c	2 82	49 49	**15** **0**	64 64	64 64	64 64
	1200.01.2	Diverse Aankopen en Diensten *Achats*	b c	112 199	111 111	**100** **100**	112 112	112 112	112 112
	1200.01.3	Energie/ *Énergie*	b c	0 0	0 0	**0** **0**	0 0	0 0	0 0
	1200.01.5	Vergoedingen/ *Indemnités*	b c	322 322	342 342	**295** **295**	304 304	304 304	304 304
02	**1200.01**	**Totalen/ *Totaux***	b c	**436** **603**	**502** **502**	**410** **395**	**480** **480**	**480** **480**	**480** **480**
02	1200.04	Informatica/ *Informatique*	b c	- -	- -	**70** **70**	20 20	20 20	20 20
02	7400.01	Uitrusting *Equipement*	b c	0 0	- -	**-** **-**	- -	- -	- -
02	7400.04	Informatica/ *Informatique*	b c	- -	- -	**-** **-**	- -	- -	- -
Algemene totalen/ *Totaux généraux*			b c	436 603	502 502	**480** **465**	500 500	500 500	500 500

Verklarende nota.

Ingevolge de besparingsmaatregelen genomen tijdens het conclaaf 2010 werd het vastleggingkrediet bestemd voor de vertaling van de Eurocodes geschrapt (= 68 000 EUR in bilaterale 2010).

Note explicative.

Suite aux décisions relatives aux mesures d’économies prises lors du conclave budgétaire 2010, le montant relatif à la traduction des Eurocodes (68 000 bilatérale 2010) a été mis à zéro en engagement en 2010.

In vereffening is echter een bedrag van 15 000 EUR vereist om de openstaande visa 2009 te betalen.

Bovendien werd ook een bedrag van 4 keuro (zowel in vastlegging als vereffening) in mindering gebracht van de kredieten bestemd voor missies.

Voor de periode 2010 – 2013 werden de uitgaven voor de Eurocodes geraamd op 64 000 EUR.

Vanaf 2013 dienen nog enkel kredieten te worden voorzien voor de vertaling van de bijwerkingen, bijvoegsels en verbeteringen. De kredieten kunnen dan gehalveerd worden.

Een bedrag van 12 000 EUR (contract GIS) werd overgebracht naar BA 21 20 12.00.01

Sedert 2007 wordt een kilometercontingent van **200 000 km** weerhouden voor de dienstverplaatsingen van de 15 inspecteurs verbonden aan de dienst rijbewijzen.

Dit contingent van 200 000 km betekent een verhoging met 100 000 km van het contingent dat in 2006 aan het DGMVV werd toegekend (excl. DVI)

Voor 2008 dienen deze kredieten met 15 000 EUR te worden verhoogd ingevolge het forfaitiseren van voormelde vergoedingen. Dit bedrag werd gecompenseerd op BA 21 01 1200.01.

Tevens resulteert de aanwerving van 10 VTE's (4 niv. A, 4 niv. B en 2 niv.C) voor de "Directie Certificatie en Inspectie" in een bijkomende verhoging van deze kredieten teneinde de missiegebonden werkingskosten zoals o.m. de km-vergoeding en de forfaitaire verplaatsings- en verblijfsvergoedingen te kunnen uitbetalen.g gecompenseerd door de jaarlijkse bijdrage waarvan eerder werd gesproken.

In 2010 wordt 5 keuro aan kredieten overgedragen naar de BA 21 01 12.00.01 voor missiekosten van de nieuwe dienst Functionele expertise en ondersteuning in mobiliteit.

Een krediet van EUR 70 000 wordt in 2010 op AB 56 02 12.00.04 voorzien voor de opmaak van een database voor de directie Certificatie en Inspectie.

Deze database zal het mogelijk maken om het werk van de inspecteurs ter plaatse en van de coördinatoren van de cellen van inspectie volkomen te automatiseren:

— de opmaak van het inspectieverslag volgens een standaardmodel,

— de automatische behandeling van de inspectieopmerkingen volgens een vooraf opgestelde classificatie van de punten die in de stations en de examencentra moeten gecontroleerd worden

— de wekelijkse verzending van een volledig verslag met de tekortkomingen die werden vastgesteld in de keurings- en examencentra naar de organismen waarvan deze afhangen zodat hieraan kan verholpen worden

Le montant de 15 000 EUR en liquidation en 2010 est nécessaire afin de payer les soldes des engagements ouverts en 2009.

De même, 4 kEUR ont été réduits du montant destiné aux frais de missions tant en engagements qu'en liquidations.

Pour les années 2010 à 2013, le montant des dépenses pour la traduction des Eurocodes est estimé à 64 000 EUR, vu le volume des traductions encore à effectuer.

A partir de 2013, il n'y aura plus que des traductions de mises à jour, addenda, corrections. Les crédits pourront diminuer de moitié.

Un montant de 12 000 EUR a été transféré à l'AB 21 20 12.00.01 (contrat GIS).

Depuis 2007, un contingent kilométrique de **200 000 km** a été retenu pour l'ensemble des missions à couvrir par les 15 inspecteurs du service permis de conduire.

Ce contingent de 200 000 km a entraîné en 2007 une augmentation de 100 000 km du contingent global accordé en 2006 à la DGMSR (hors DIT):

Pour 2008, une augmentation de 15 000 EUR résultait de l'octroi d'indemnités forfaitaires relatives aux frais de séjour et de parcours. Cette augmentation est compensée par une diminution à l'AB 21 01 12.00.01.

En 2008 également, une augmentation supplémentaire résultait de l'engagement de 10 FTE (4 niveaux A, 4 niveaux B et 2 niveaux C) pour la Direction Certification & Inspection, afin de couvrir les frais de fonctionnement spécifiques et le paiement des indemnités kilométriques et autres indemnités forfaitaires relatives aux frais de séjour et de parcours.

En 2010, un montant de 5 kEUR a été transféré à l'AB 21 02 12.00.01 pour les frais de mission du nouveau Service Expertise et Support fonctionnels en Mobilité.

Un crédit de 70 000 EUR est inscrit en 2010 à l'AB 56 02 12.00.04 pour la construction d'une banque de données pour la Direction Certification & Inspection.

Cette banque de données permettra d'automatiser totalement le travail des inspecteurs sur le terrain et des coordinateurs des cellules d'inspection, à savoir:

— l'encodage de leur rapport d'inspection selon un modèle standard,

— le traitement par le programme des remarques d'inspection selon une classification préétablie sur base des points à contrôler dans les stations et les centres d'examen et enfin,

— l'envoi hebdomadaire d'un rapport complet des non conformités constatées dans leurs stations de contrôle technique et centres d'examen aux organismes dont ces centres et stations dépendent afin qu'ils remédient aux non conformités.

Dit programma beoogt een totale harmonisatie van de werkprocedures en rapportering van de inspecteurs ter plaatse en een betere controle van de realisatie van de doelstellingen door de coördinatoren van de inspecteurs en het opstellen van de verslagen na elke taak. Deze uitgaven worden gefinancierd door de inkomsten ingeschreven in de hoger vermeld Rijkmiddelen Begroting.

AB 33 56 02 33.00.02 — Toetreding tot Belgische en internationale organismen. (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	2	3	10	10	**10**	**10**
c	2	3	10	10	**10**	**10**

Verklarende nota

Aansluiting bij de Belgische Vereniging van Wegencongressen en diverse organismen.

Het lidgeld wordt elk jaar hoger:

2007 1 935 EUR

2008 2 052 EUR

2009 2 856 EUR

Voor 2010 en 2011 zal de bijdrage zal vermoedelijk hoger liggen dan 3 000 EUR. Vanaf 2010 wordt een bedrag van 4 .000 EUR voorzien.

Een bedrag van 6 000 EUR (5 000 EUR + BTW) wordt eveneens voorzien als bijdrage aan de organisatie ITS ingeschreven (Intelligent Vervoer Systems). Deze instantie verschaft steun voor oplossingen en innovaties in verband met ICT op het gebied van het vervoer en de mobiliteit.

03. ANDERE WERKINGSUITGAVEN

BA 33 56 03 34.00.01 — Schadevergoedingen aan derden.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	1	-	-	-	**-**	**-**
c	1	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota.

Betalingen bestemd voor de schadeloosstelling van derden voor kosten veroorzaakt door handelingen van de administra-

Ce programme vise une harmonisation totale des procédures de travail et de rapportage des inspecteurs sur le terrain et un meilleur contrôle de la part des coordinateurs de la réalisation des objectifs des inspecteurs et de la rédaction des rapports après chaque mission. Cette dépense est financée par la recette inscrite dans le Budget des Voies et Moyens et mentionnée plus haut.

AB 33 56 02 33.00.02 — Affiliation à des organismes belges et internationaux. (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	2	3	10	10	**10**	**10**
c	2	3	10	10	**10**	**10**

Note explicative

Affiliation à l'Association belge des Congrès de la Route et organismes divers.

Le montant de cette affiliation augmente régulièrement d'une année à l'autre:

En 2007 1 935 EUR

En 2008 2 052 EUR

En 2009 2 856 EUR

On peut estimer que le montant 2010 et 2011 excédera les 3 000 EUR. Un montant de 4 000 EUR est dès lors inscrit au budget 2010.

Un montant de 6 000 EUR (5 000 EUR + TVA) est également inscrit en tant qu'affiliation à l'organisation ITS (Intelligent Transport Systems). Cet organisme procure du support pour des solutions et des innovations liées à l'ICT dans le domaine du transport et de la mobilité.

03. AUTRES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

AB 33 56 03 34.00.01 — Indemnités à des tiers.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	1	-	-	-	**-**	**-**
c	1	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative.

Ce crédit doit permettre de payer les indemnités destinées à dédommager les tierces personnes de frais occasionnés par

tie. Deze betalingen zijn het gevolg van gerechtelijke beslissingen of ambtshalve schadeloosstelling.

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

ACTIVITEITENPROGRAMMA 56/2. — DIRECTIE VERVOERINFRASTRUCTUUR

Nagestreefde doelstellingen

Basiswetgeving of -reglementering:

— Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, inzonderheid het artikel 6, § 1, X, het artikel 6, § 3, 5° en het artikel 92bis, § 1.

— Bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid het artikel 43.

— Protocolakkoord gesloten op 9 mei 1989 tussen de Belgische Staat en de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de uit te voeren werken ten behoeve van Europese Instellingen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

— Samenwerkingsakkoord van 9 maart 1990 tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de verdeling en de bestemming van onroerende goederen.

— Protocolakkoord van 6 juni 1991 en de bijakte van 29 september 1991, met betrekking tot de bijzondere aspecten van de spoorwegbediening van Brussel.

— Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot bepaalde initiatieven bestemd om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te bevorderen.

— de bijakten aan dit Samenwerkingsakkoord: bijakte nr. 1 van 29 juli 1994, bijakte nr. 2 van 22 mei 1997, bijakte nr. 3 van 29 januari 1998, bijakte nr. 4 van 2 juni 1999, bijakte nr. 5 van 28 februari 2000, bijakte nr. 6 van 16 januari 2001, bijakte nr. 7 van 27 februari 2002, bijakte nr. 8 van 20 februari 2003, bijakte nr. 9 van 22 april 2005 en bijakte nr. 10 van 6 mei 2008;

— bijzondere wet van 10 augustus 2001 ter oprichting van een fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, zoals ze achteraf werd gewijzigd.

Voorwerp van de uitgaven

— De in onderhavig budget voorziene kredieten vloeien voort uit de toepassing van de wetten van 08.08 1988 (Bevoegdheidswet) en van 12.01 1989 (art.43) (Financieringswet) waardoor de Staat werken met een nationaal en/of internationaal karakter kan uitvoeren.

les faits de l'administration. Ces payements font suite à des décisions judiciaires ou constituent des dédommagements d'office.

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

PROGRAMME D'ACTIVITES 56/2 — DIRECTION INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Objectifs poursuivis

La base légale ou réglementaire:

— la Loi spéciale du 08 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 08 août 1988, notamment l'article 6, § 1er, X, l'article 6, § 3, 5° et l'article 92 bis, § 1er;

— la Loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 43;

— le Protocole d'accord du 09 mai 1989 conclu entre l'État Belge et l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif aux travaux à réaliser en faveur des institutions européennes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale;

— l'Accord de coopération du 09 mai 1990 entre l'État et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la répartition et à la destination de biens immeubles;

— le Protocole d'accord du 06 juin 1991 et son avenant du 29 septembre 1991, relatifs aux aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles;

— l'Accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l'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 et l'avenant n° 10 du 6 mai 2008;

— la loi du 10 août 2001 créant un Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles tel qu'il a été amendé par la suite.

Objet des dépenses

— Les crédits repris au budget ci-après ressortent de l'application des lois des 08/08/1988 (loi de Compétences) et 12/01/1989 (art. 43) (loi de Financement) par lesquelles l'État peut exécuter des travaux à caractère national et/ou international.

— De concretisering van het samenwerkingsakkoord Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 15.09 1993 en van de bijaktes nrs. 1 tot 10 werd in financiële termen vertaald in de achtereenvolgende begrotingen van het departement.

Het samenwerkingsakkoord tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een politiek akkoord waarbij de Federale Staat zich verbindt om van 1993 tot 1997 49 578 704 EUR per jaar, in 1998 50 570 279 EUR, in 1999 51 561 853 EUR, in 2000 63 956 629 EUR, in 2001 en 2002 76 351 205 EUR per jaar, in 2003 tot en met 2006 101 190 000 EUR per jaar, voor 2007 125 000 000 EUR en 375 000 000 EUR voor de periode van 3 jaar (2008 t.e.m. 2010) ter beschikking te stellen, om de uitvoering van bepaalde initiatieven te financieren, die de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel bevorderen.

Deze initiatieven worden, na bespreking, vastgesteld door het Samenwerkingscomité Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vaak na lange en moeilijke onderhandelingen. Na goedkeuring door de Federale Regering en door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de bijakte ondertekend door de acht ministers van het Samenwerkingscomité.

Het gevolg hiervan is dat sommige programma's laattijdig worden goedgekeurd en dat de aanvang van de administratieve procedures eveneens vertraging oploopt.

Hieraan moeten nog de belangrijke termijnen toegevoegd worden die nodig zijn om de vereiste akkoorden en goedkeuringen te bekomen: bouwvergunningen, milieuvergunningen, coördinatie en mobiliteitsattesten goedkeuring van de Brusselse regering, van de gemeenten en de verschillende administraties.

Hierdoor gebeurt het vaak dat bepaalde initiatieven slechts het jaar nadien kunnen vastgelegd worden.

Hiermee rekening houdend werd in het verleden gevraagd en verkregen dat het saldo van het op het einde van het jaar niet vastgelegde vastleggingskrediet, zou overgedragen worden en toegevoegd aan dit van het volgende jaar.

Om hieraan te verhelpen werd overigens bij wet van 10 augustus 2001, gepubliceerd in het *Belgisch Staatsblad* van 18 september 2001, een fonds opgericht ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, waardoor de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, aangepast werd. Artikel 3 voorziet een voorafname van 76,4 miljoen EUR vanaf het begrotingsjaar 2001, op de ontvangst in de personenbelasting, die aan het fonds wordt toegewezen (vanaf 2007 op 125 miljoen EUR gebracht).

De activiteit 56.22 "Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel" werd aldus in het huidige programma ingelast.

Bijakte nr 9, goedgekeurd in het voorjaar 2005, voorziet in een reeks initiatieven voor de programma's 2005 t.e.m. 2007 voor een totaal budget van 327 380 000 EUR (samengevoegd). Rekeninghoudend met een bedrag van 169 278 000 EUR aan niet vastgelegde initiatieven voorzien in bijakte 8, bedraagt het totale budget voor bijakte 9: 496 658 000 EUR.

— La concrétisation de l'accord de coopération État Fédéral/Région de Bruxelles-Capitale du 15/09/1993 et des avenants nos 1 à 10 a été traduite en termes financiers dans les budgets successifs du département.

L'accord de Coopération entre l'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 49 578 704 EUR par an de 1993 à 1997, 50 570 279 EUR en 1998, 51 561 853 EUR en 1999, 63 956 629 EUR en 2000, 76 351 205 EUR par an en 2001 et 2002 et 101 190 000 EUR par an en 2003, 2004, 2005 et 2006, 125 000 000 EUR en 2007, et 375 000 000 sur 3 ans (2008 à 2010) et ce afin de financer l'exécution de certaines initiatives permettant de promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Ces initiatives sont fixées en consensus par le Comité de Coopération État Fédéral / Région de Bruxelles–Capitale, après des négociations souvent longues et difficiles. Après l'approbation du Gouvernement Fédéral et du Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale, l'avenant est signé par les 8 ministres du Comité de Coopération.

La conséquence de cela est que certains programmes sont approuvés tardivement et le commencement des procédures administratives encourt également des retards.

A cela s'ajoutent les délais importants nécessaires pour obtenir les divers accords et autorisations requis: permis de bâtir, autorisations de l'environnement, attestations de coordination et mobilité, approbation du gouvernement bruxellois, des communes et de diverses administrations.

Dès lors, il arrive fréquemment que certaines initiatives ne puissent être engagées que l'année suivante.

Dans ce contexte, par le passé, il a été sollicité et obtenu que le solde du crédit d'engagement non engagé en fin d'année soit reporté et additionné au crédit d'engagement de l'année suivante.

Pour remédier à cette situation, la loi du 10 août 2001 publiée au *Moniteur Belge* du 18 septembre 2001 a créé un fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles et modifié ainsi la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. L'article 3 prévoit un prélèvement de 76,4 millions d'EUR à partir de l'année budgétaire 2001 sur le produit de l'impôt des personnes physiques, qui sera affecté au fonds (à partir de 2007 porté à 125 millions d'EUR).

L'activité 56.22 "Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles" est ainsi créée dans le présent programme.

L'avenant n° 9, approuvé au printemps 2005, prévoit une série d'initiatives pour le programme globalisé 2005-2006-2007 pour un montant total de 327 380 000 EUR (cumulés). Compte tenu d'un montant de 169 278 000 EUR prévu à l'avenant n° 8 concernant des initiatives non engagées, le budget total à l'avenant n° 9 se monte à 496 658 000 EUR.

Bijakte nr. 10 werd goedgekeurd op 6 mei 2008 en voorziet in de kredieten voor de begrotingsjaren 2008–2010. Het totale programma betreft een globaal bedrag van 375 000 000 EUR, voorlopig gelijkmatig verdeeld over de jaren 2008, 2009 en 2010 per schijf van 125 000 000 EUR. Er wordt tevens gestipuleerd dat deze bijakte evolutief is en dat ze het voorwerp zal uitmaken van een jaarlijkse actualisering die bij het einde van elk jaar (in dit geval eind 2008 voor het eerst) aan het Samenwerkingscomité niet alleen de mogelijkheid zal geven om de lijst met initiatieven en de financiering ervan te herzien, maar ook om een nieuw "derde jaar" te voorzien: zo zullen we eind 2008 niet alleen de jaren 2009 en 2010 kunnen aanpassen aan de vereisten, maar eveneens de initiatieven kunnen programmeren die voorzien zijn voor het jaar 2011. Rekeninghoudend met de overdracht van niet gebruikte kredieten van de vorige jaren zal het totale budget om de initiatieven van Beliris te financieren bijna 609 342 000 EUR bedragen.

De hoofdlijnen van bijakte 10 zijn de volgende:

1. Het metronet: vernieuwing van de metrostations Schuman en Kunst-Wet en studies inzake de uitbreiding van de metro naar het noorden en naar het zuiden;

2. De mobiliteit op de grote lanen: verlenging van de tramlijn 94 en aanleg van een nieuwe lijn aan de Leopold III laan;

3. Van de Kunstberg naar de omgeving van de Grote Markt: de aantrekkelijkheid van deze wijk verhogen door de renovatie van zijn talrijke musea voor te zetten;

4. De strategische zones van het Plan voor Internationale Ontwikkeling: de basis leggen van een dynamisch en ambitieus ontwikkelingsbeleid voor Brussel dat het zal mogelijk maken dat Brussel beter omgaat met zijn plaats als dubbele hoofdstad op internationaal vlak;

5. Nieuwe levenskracht aan de stad geven: 4 wijkcontracten voor het verfraaien van het leefmilieu van de minder bevoordeelde wijken en de renovatie van de **sociale woningen**: zowel binnen als in de omgeving van deze woningen;

6. De groene ruimten: herinrichting van de parken en de groene ruimten;

7. Het patrimonium: restauratie van het culturele patrimonium.

21. SAMENWERKINGSAKKOORD FEDERALE STAAT-BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

In activiteit 21 worden alleen ordonnanceringskredieten ingeschreven voor betalingen in 2009 op vastleggingen van voor de oprichting van het fonds.

Op 30 april 2009 bestaan er nog openstaande visa voor een totaal van 7 342 620 EUR op de afdeling 21. Deze visa worden door de DVI nagekeken teneinde te bepalen welke kunnen geschrapt worden en welke nog dienen betaald te worden..

L'avenant n° 10 a été approuvé le 6 mai 2008 et prévoit les crédits relatifs aux années budgétaires 2008-2010. Ce programme porte sur un montant global de 375 000 000 EUR, réparti dans un premier temps à concurrence de 125 000 000 en 2008, 2009 et 2010. Il est en effet prévu que cet avenant soit évolutif et qu'il fera l'objet d'une actualisation annuelle donnant au Comité de Coopération la possibilité, à la fin de chaque année (donc pour la première fois fin 2008), non seulement de revoir la liste des initiatives inscrites dans cet avenant, et ou le niveau de leur financement, mais également de prévoir une nouvelle "troisième année": ainsi, fin 2008, il sera possible non seulement de réactualiser les années 2009 et 2010 mais également de programmer les initiatives à financer sur l'année 2011. Compte tenu du report des budgets non utilisés les années précédentes, le budget total pour financer les initiatives soutenues par Beliris est de près de 609 342 000 EUR.

Les grands axes de cet avenant n° 10 sont les suivants:

1. Le réseau métro: rénovation des stations de la gare Schuman et de Arts-Loi et études relatives à l'extension du métro vers le nord et vers le sud;

2. La mobilité des grands boulevards: prolongation de la ligne de tram 94 et création d'un nouveau tronçon au Boulevard Léopold III;

3. Du Mont des Arts aux abords de la Grand Place: renforcer l'attractivité de ce quartier en poursuivant la rénovation de ses nombreux musées;

4. Les zones stratégiques du Plan de Développement International (PDI): jeter les bases d'une politique de développement dynamique et ambitieuse pour Bruxelles pour permettre de mieux asseoir sa position de double capitale au plan international;

5. La revitalisation urbaine: 4 contrats de quartier pour l'embellissement du cadre de vie de certains quartiers moins favorisés et rénovation de logements sociaux, tant à l'intérieur qu'aux abords de ces logements;

6. Les espaces verts: réaménagement de parcs et d'espaces verts;

7. Le patrimoine: restauration d'établissements appartenant au domaine culturel.

21. ACCORD DE COOPÉRATION ÉTAT FÉDÉRAL - RÉGION DE BRUXELLES CAPITALE

A l'activité 21 sont inscrits les crédits d'ordonnancement 2009 calculés sur base de l'estimation des états d'avancement, pour les payements à charge des engagements obtenus avant la création du fonds.

Au 30 avril 2009, un total de 7 342 620 EUR subsiste sur la section 21. A ce jour, la DIT examine régulièrement les différents visas afin de discerner ceux qui doivent faire l'objet d'ordonnancement et/ou ceux qui peuvent être clôturés.

Overeenkomstig het budgettaire voorstel 2009, wordt een afgerond bedrag van 1 856 000 EUR voor vereffeningen op BA 56 21 65.00.03 ingeschreven.

Voor 2010 worden de uit te voeren betalingen geschat op 3 952 000 EUR en verdeeld over een aantal BA's.

Voor 2011 bedraagt de voorlopige schatting van de te vereffenen bedragen 2 332 257 EUR

BA 33 56 21 65.00.03 — Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (art. 43 van de wet van 12.01 1989)

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	887	1 856	3 849	1 118	**-**	**-**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Zie globale verantwoording.

AB 33 56 21 73.00.02 — Spoorwegverbinding: Leopoldwijk – Schuman – Josaphat. Studies, diverse uitgaven

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	-	24	26	**-**	**-**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Zie globale verantwoording.

AB 33 56 21 73.00.03 — Accord Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest. 93-94.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	-	79	851	**-**	**-**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Zie globale verantwoording.

Conformément à la proposition budgétaire 2009, un montant arrondi de 1 856 000 EUR est inscrit à l'AB 56 21 65.00.03 pour les liquidations relatives à la présente section.

Le solde à payer en 2010, estimé actuellement à 3 952 000 EUR est prévu et réparti pour l'année budgétaire 2010.

Pour 2011, l'estimation provisoire des montants à liquider est de 2 332 257 EUR.

AB 33 56 21 65.00.03 — Accord de Coopération État Fédéral/Région de Bruxelles Capitale (Art. 43 de la loi du 12.1 1989)

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	887	1 856	3 849	1 118	**-**	**-**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Voir justifications globales.

AB 33 56 21 73.00.02 — Liaison ferroviaire: Quartier Léopold - Schuman - Josaphat. Etudes, frais divers …

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	-	24	26	**-**	**-**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Voir Justifications globales.

AB 33 56 21 73.00.03 — Accord de Coopération État Fédéral/Région de Bruxelles Capitale 93-94.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	-	79	851	**-**	**-**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Voir Justifications globales.

22. FONDS TER FINANCIERING VAN DE INTERNATIONALE ROL EN DE HOOFDSTEDELIJKE FUNCTIE VAN BRUSSEL

01. **Personeel**

Personeelseffectief

Niveau	2008	2009	2010
A	30,4	46,9	46,9
B	19	36,5	36,5
C	14,8	5,6	15,6
D	6,4	6,8	6,8
Totalen	**70,6**	**95,8**	**105,8**

Opmerking: de personeelseffectieven zijn uitgedrukt in VTE's.

BA 33 56 22 11.00.03 — Personeelsuitgaven: bezoldigingen en allerhande vergoedingen aan statutair en stagedoend personeel.

(in duizentallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	1 403	3 630	4 610	4 321	**4 321**	**4 321**
fc	1 425	3 597	4 234	4 321	**4 321**	**4 321**

BA 33 56 22 11.00.04 — Personeelsuitgaven: bezoldigingen en allerhande vergoedingen aan niet-statutair personeel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	1 094	1 471	1 642	1 535	**1 535**	**1 535**
fc	1 094	1 471	1 535	1 535	**1 535**	**1 535**

Verklarende nota

Op basis van een externe studie uitgevoerd door ICTINOS werd besloten om binnen deze directie een intern studiebureau op te richten en om een aantal stedenbouwkundigen aan te werven teneinde de projecten inzake aanleg of heraanleg van openbare ruimten te optimaliseren.

22. FONDS DE FINANCEMENT DU RÔLE INTERNATIONAL ET DE LA FONCTION DE CAPITALE DE BRUXELLES.

01. **Personnel**

Effectifs

Niveau	2008	2009	2010
A	30,4	46,9	46,9
B	19	36,5	36,5
C	14,8	5,6	15,6
D	6,4	6,8	6,8
Totaux	**70,6**	**95,8**	**105,8**

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps pleins.

AB 33 56 22 11.00.03 — Dépenses de personnel: rémunérations et allocations généralement quelconques au personnel statutaire définitif et stagiaire

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	1 403	3 630	4 610	4 321	**4 321**	**4 321**
fc	1 425	3 597	4 234	4 321	**4 321**	**4 321**

AB 33 56 22 11.00.04 — Dépenses de personnel: rémunérations et allocations généralement quelconques au personnel autre que statutaire.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	1 094	1 471	1 642	1 535	**1 535**	**1 535**
fc	1 094	1 471	1 535	1 535	**1 535**	**1 535**

Note explicative

L'étude du bureau d'études ICTINOS a notamment conclu à la création d'un bureau d'études interne au sein de la Direction Infrastructure de Transports, ainsi que l'engagement de plusieurs urbanistes afin d'améliorer la réalisation de projets relatifs à l'aménagement ou le réaménagement d'espaces publics.

Op basis van voormelde studie, voorziet het personeelsplan 2007 voor de uitvoering van het Samenwerkingsakkoord Beliris in een effectief van 85 personen om een jaarlijks programma van 100 000 000 EUR uit te werken. Deze versterking met 39 personen (in 2004 werd vertrokken van 46 personen) werd opgenomen in het personeelsplan 2007 van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Ondertussen werd enerzijds door bijakte nr. 9 aan het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 voorzien dat met ingang van 2007 het jaarlijks budget van Beliris met 25 000 000 EUR werd verhoogd om zo een jaarlijks bedrag van 125 000 000 EUR te bereiken en anderzijds werd bij bijakte nr. 10, goedgekeurd op 6 mei 2008, dit bedrag van 125 000 000 EUR geconsolideerd voor de jaren 2008, 2009 en 2010. Deze verhoging van budgettaire werkingsmiddelen voor de DVI heeft geleid tot een nieuwe aanvraag voor versterking van het personeelsbestand zoals dat vertaald werd in het personeelsplan 2008 o.v.v. een verhoging met 29 bijkomende personeelsleden.

Dit brengt het aantal nog te werven personeelsleden op 45 voor uitvoering van het personeelsplan 2008.

Voorts heeft de Directie Vervoerinfrastructuur het personeelsplan voor de jaren 2009 tot en met 2011 voorgelegd voor advies aan de Inspectie der Financiën. Dit plan omvat de rekrutering van 6 bijkomende medewerkers (1 niveau A4, 2 niveau A21, 2 niveau B en 1 niveau D). Buiten het niveau A4 waarvan de rekrutering de ontwikkeling en omkadering van de uitvoeringsdiensten betreft, liggen de 5 andere posten in de lijn van een internalisering van prestaties die tevoren uitbesteed werden (plaatsbeschrijving, vertaling, expertise in overheidsopdrachten van infrastructuur, schoonmaken, informaticaconsultancy). Deze internalisering maakt het mogelijk om een recurrente besparing van ongeveer 100 000 EUR per jaar te verwezenlijken.

De voorziene vastleggings- en ordonnanceringskredieten voor zowel statutair (BA 1100.03) als niet statutair (BA 1100.04) personeel zullen, indien nodig, door middel van een krediettransfer worden gewijzigd in functie van het aantal contractuele ambtenaren dat, mits het slagen in het daartoe voorzien examen, kan overgaan van een contractueel naar een statutair statuut.

Sur base de l'étude précitée, le plan de personnel 2007 prévoit, pour la mise en oeuvre de l'accord de Coopération Beliris, un cadre de 85 personnes chargé de mettre en œuvre un programme annuel de 100 000 000 EUR. Ce renforcement de 39 agents (point de départ de 46 agents en 2004) a été repris dans le plan de personnel de 2007 du SPF Mobilité et Transports.

Entre temps d'une part, l'avenant n°9 à l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993 a prévu, à partir de 2007, une augmentation du budget annuel de Beliris de 25 000 000 EUR pour atteindre un montant total de 125 000 000 EUR par an et, d'autre part, l'avenant n°10 à l'Accord de Coopération, approuvé le 6 mai dernier, a consolidé ce budget annuel de 125 000 000 EUR pour les années 2008, 2009 et 2010. Cette augmentation des moyens budgétaires de la DIT génère une nouvelle demande de renforcement de personnel concrétisée dans le plan de personnel 2008 à hauteur de 29 agents complémentaires.

Cela porte le nombre d'agent actuellement à recruter à 45 pour la réalisation du Plan de Personnel 2008.

Par ailleurs, la Direction Infrastructure de Transport a soumis au visa de l'Inspection des Finances son plan de personnel pour les années 2009 à 2011. Ce plan comprend le recrutement de 6 collaborateurs complémentaires (1 niveau A4, 2 niveau A21, 2 niveau B et 1 niveau D). A l'exception du niveau A4 dont le recrutement s'inscrit dans le cadre du développement et de l'encadrement des services d'exécution, les 5 autres postes s'inscrivent dans le cadre d'une internalisation de prestations qui étaient précédemment externalisées (topographie, traduction, expertise en marchés publics d'infrastructure, nettoyage, consultance informatique). Cette internalisation permet de réaliser une économie récurrente d'environ 100 000 EUR par an.

Les crédits d'engagement et d'ordonnancement prévus pour le personnel tant statutaire (AB 11.00.03) que non statutaire (AB 11.00.04) seront, si nécessaire, modifiés au moyen d'un transfert de crédits, en fonction du nombre de fonctionnaires contractuels qui passeront d'un statut de contractuel à statutaire, suite à la réussite de l'examen spécifique correspondant.

02. Werkingskosten: **02. Frais de fonctionnement:**

PA	BA/ *AB*	Aard/ *Nature*		2008	2009	2010	2011	2012	2013
22	1200.01	Aankoop van niet duurzame goederen en die*nsten*/ *Achats de biens non durables et de services*	fb fc	811 917	1 200 1 078	**1 261** **1 078**	1 200 1 078	1 200 1 078	1 200 1 078
22	1200.04	Informatica *Informatique*	fb fc	74 380	277 277	**390** **277**	377 277	377 277	277 277
22	**1200.07**	(verhuis)/ *Déménagement*	fb fc	- -	- -	- -	- -	- -	- -
22	7400.01	Uitrusting/ *Equipement*	fb fc	199 93	386 312	**112** **112**	81 81	81 81	81 81
22	7400.04	Informatica/Informatique	fb fc	146 131	265 265	**365** **465**	356 265	265 265	265 265
Algemene totalen/ *Totaux généraux*			fb fc	1 230 1 521	2 128 1 932	**2 128** **1 932**	2 014 1 701	1 923 1 701	1 823 1 701

Verklarende nota

Om een beter beheer van de dienst en een soepele uitvoering van de opdracht te bekomen, werden de hiernavolgende uitgaven gehergroepeerd op de BA 12.01:

1. de prestaties van derden, experten en diverse samenwerkingen: volgens de voormelde studie van ICTINOS dient in de schoot van de Directie een intern studiebureau te worden opgericht. Sommige projecten die door de DIV werden uitbesteed aan een extern bureau ontbreekt het aan een zekere stedenbouwkundige klasse. Daarom bleek het noodzakelijk om naast een ervaren ook een junior-stedenbouwkundige aan te trekken zodat activiteiten inzake aanleg of heraanleg van openbare ruimten intern kunnen ontwikkeld worden (maken van stedenbouwkundige plannen van aanleg of gemotiveerde adviezen verlenen over voorgestelde aanpassingen) en te komen tot meer geslaagde realisaties van stedenbouwkundige projecten en tevens een technische expertise inzake het beheren van overheidsopdrachten en het uitvoeren van infrastructuurwerken ter beschikking te stellen van de Directie Vervoersinfrastructuur.

2. de kosten inzake onderhoud en aanpassing van gebouwen rekeninghoudend met de verhuis die in 2007 heeft plaatsgevonden en de actualisatie hiervan in 2008 (2008 is het eerste volledige jaar van bezetting), het onderhoud van liften en wagens, gsm-gebruik, diverse bureelbenodigdheden voor het huidige en toekomstige personeel in uitvoering van het personeelsplan) en de schoonmaakcontracten.

3. de kosten voor verbruik van gas en elektriciteit die gelet op de verhuis in 2007 naar de Voorlopig Bewindstraat (overgang van een gebouw met 2 naar een gebouw met 5 verdiepingen en uitbreiding van het personeel) werden geraamd op basis van een gezamenlijke schatting door de Regie der Gebouwen en Electrabel (49 000 elektriciteit en 22 0000 gas). De ramingen 2009 voor het verbruik aan gas en elektriciteit werden daarop gebaseerd (49 keuro + 22 keuro). Voor de periode 2009 –2011 werden voormelde bedragen enkel geïndexeerd.

Note explicative

Afin de faciliter la saine gestion du service et l'accomplissement souple et correct de la mission, les dépenses ci-après ont été regroupées sur l'AB 12.00.01.

1. les prestations de tiers, experts et collaborations diverses: selon l'étude ICTINOS mentionnée plus haut, un bureau d'études interne doit être créé au sein de la Direction. Par ailleurs un certain nombre de projets réalisés par les bureaux d'études désignés par la DIT manque parfois d'envergure urbanistique. Dans ce contexte, le recrutement d'un urbaniste expérimenté et d'un urbaniste junior pour la réalisation des prestations intra muros (réalisation d'esquisses d'aménagements urbains, avis motivés sur des propositions d'aménagements) relatives à l'aménagement ou le réaménagement d'espaces publics s'avère nécessaire afin d'améliorer la réalisation de projets en matière d'urbanisme et d'apporter à la Direction Infrastructure de Transports une expertise technique dans la gestion des marchés publics et dans l'exécution des travaux d'infrastructure;

2. les frais d'entretien des locaux, de leur aménagement compte tenu du déménagement qui a eu lieu en 2007 et de l'actualisation 2008 (2008 étant la première année d'occupation pleine), d'entretien des ascenseurs, des voitures, les frais de GSM, de fournitures diverses (en fonction du personnel existant et de l'augmentation selon le plan de personnel) et les frais des contrats de nettoyage;

3. les frais de consommation de gaz et d'électricité, qui, suite au déménagement en 2007 rue du Gouvernement Provisoire (passage d'un bâtiment de 2 étages à un bâtiment de 5 étages et augmentation du personnel), ont été estimés conjointement par la Régie des Bâtiments et par Electrabel (49 000 EUR électricité et 22 000 EUR gaz).Les estimations de consommation d'électricité et de gaz pour l'année 2009 sont directement basées sur ces deux dossiers (soit ensemble 49 000 + 22 000). Les années 2009 à 2011 représentent à ce

Het dieselverbruik werd geraamd op 6 000 EUR (4 wagens en bromfietsen).

4. de uitgaven inzake km-vergoeding en de forfaitaire verplaatsings- en verblijfsvergoeding. Deze bedragen omvatten enerzijds de km-vergoedingen die in 2007 aan de dienst werden toegekend en die lichtjes werden verhoogd ingevolge de personeelstoename (24 000 EUR) en anderzijds de maandelijkse forfaitaire vergoeding (181,5 EUR) toegekend aan de personeelsleden die belast zijn met het toezicht op de werven en dit in toepassing van het MB van 18 januari 2007. De lijst met begunstigden dient vooraf door de SD P&O te worden goedgekeurd. Voor 2009-2011 werden de bedragen voor 2008 geïndexeerd. Daar de Directie in de Voorlopig Bewindstraat niet over een restaurant/cafetaria kan beschikken en er in de onmiddellijke omgeving geen toegankelijk zijn voor het personeel, wordt, in samenspraak met de VZW Sociale Dienst van de FOD, een maaltijdbon van 3 EUR per gepresteerde werkdag toegekend (60 keuro voor 2010).

5. De publicaties van de overheidsopdachten in het *Belgisch Staatsblad* betekenen een onvermijdbare zware financiële last (8 tot 10 000 EUR per jaar). Tevens zijn een aantal abonnementen op juridische en technische tijdschriften noodzakelijk voor de dienst (confederatie bouw, De Boeck, code larciers, vademecum…). Dagelijkse informatie over de in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest uitgevoerde werken vormt een niet te verwaarlozen barometer inzake de waardering van het door de dienst geleverde werk. Rekeninghoudend met het ter beschikking stellen van een aantal werken en een optimale verspreiding van de kranten zijn de schattingen voor de periode 2009-2011 gelijk aan de geïndexeerde uitgaven 2008.

6. Het kunnen beschikken over een vertaaldienst is voor de DVI een absolute must voor de opmaak van alle vereiste documenten doorheen de diverse procedures (juridische, technische en administratieve documenten). In 2006 werd voor een bedrag van 31 947,66 EUR aan vertalingen uitgegeven. In 2007 werd opnieuw 29 077,51 EUR vastgelegd. De raming voor 2010 is hierop dan ook gebaseerd.

De verhoging op BA 1200.04 is het gevolg van de toename van de werkingskosten voor informatica veroorzaakt door de uitbreiding van het personeelsbestand (aankoop materiaal voor back-up en het verzenden van data, inktpatronen en toners voor de printers, materiaal voor back-up van de servers) door de kosten voor externe bijstand (onderhoud, extern expert nodig voor de ontwikkeling van een dynamische risicodatabank) en de huur van datalijnen.

De uitgaven die in 2008 en 2009 werden gerealiseerd op BA 7400.01 zijn het gevolg van de verhuis van de Notelaarstraat naar de Voorlopig Bewindstraat, van de aanpassingswerken die op de nieuwe locatie dienden te gebeuren en van de forse personeelsuitbreiding.

jour une simple indexation de l'évaluation 2008. Une évaluation de 6 000 EUR a été faite pour la consommation de diesel des 4 véhicules et des mobylettes.

4. les frais d'indemnités kilométriques et d'indemnités forfaitaires pour frais de séjour et diverses. Les montants comprennent d'une part les indemnités kilométriques attribuées à l'ensemble du service en 2007, montant légèrement adapté (augmentation de personnel) sur deux ans (soit 24 000 EUR) et d'autre part l'indemnité forfaitaire mensuelle (181,5 EUR) qui revient de droit aux employés surveillants de chantier dans les limites de l'application de la l'arrêté ministériel du 18 janvier 2007 et sous réserve de l'approbation, par le service P&O, de la liste des bénéficiaires. Compte tenu de la nouveauté du dossier, les années 2009 à 2011 sont le résultat d'une légère indexation du montant de 2008. En l'absence de restaurant, cantine dans les locaux de la rue du Gouvernement Provisoire (où est localisé le personnel de la Direction Infrastructure de Transport) ou à proximité immédiate de ceux-ci, il est alloué en concertation avec le service social du SPF Mobilité et Transports, à chaque membre du personnel, un forfait de 3 EUR par jour de prestation sous la forme d'un bon de nature alimentaire (60 000 EUR pour 2010).

5. les publications au *Moniteur Belge* sont de lourdes charges inévitables dans la procédure des marchés publics (8 à 10 000 EUR par an). L'abonnement à certaines revues juridiques et/ou techniques est indispensable au service (Confederatie Bouw, De Boeck, code Larciers, vademecum..). L'information quotidienne sur l'ensemble des travaux exécutés sur la Région de Bruxelles Capitale est un baromètre non négligeable de la perception du travail de notre service. Compte tenu de la mise à disposition des ouvrages et de la bonne circulation de ces journaux, les estimations de 2009 à 2011 sont le résultat d'une indexation du montant 2008.

6. la mise à disposition d'un service de traduction est indispensable à la DIT pour la réalisation de documents à travers les différentes procédures (documents juridiques, techniques ou administratifs). Fin 2005 à fin 2006, le présent marché a recouvert des travaux de traductions pour un montant de 31 947,66 EUR. En 2007, un nouvel engagement de 29 077,51 EUR a été réalisé. L'estimation de 2010 se base donc directement sur le marché actuel.

Les dépenses à l'AB 12.00.04 comprennent les dépenses informatiques générales au profit des membres du personnel (achat de supports vierges pour le backup et l'envoi de données, achat de cartouches, toners pour les imprimantes utilisées à la DIT, achat de supports vierges pour les backups des serveurs), les contrats de support (maintenance, expert externe pour la réalisation d'une banque de données dynamique des risques de la DIT) et la location de lignes.

Les dépenses à l'AB 74.00.01 réalisées surtout en 2008-2009 étaient liées au déménagement de la rue du Noyer et à l'aménagement rue du Gouvernement Provisoire ainsi qu'à l'augmentation de personnel**.**

Voor 2010 dient rekening te worden gehouden met volgende uitgaven:

— Meubilair (46 keuro): de indiensttreding van nieuwe medewerkers vergt aanpassingswerken en de aankoop van bureaus en stoelen. Ook voor de installatie van een archiefruimte dient meubilair te worden aangekocht.

— Bureelmachines (10 keuro): fax, verspreiding van de interne post, vernietiging van documenten, aankoop van werfmateriaal

— Materiaal (29 keuro): Het gebouw dient te worden uitgerust met een veiligheids- en bewakingssysteem. De ramingen zijn gebaseerd op de uitgaven die hiervoor in de Notelaarstraat werden gedaan.

— Aanpassing van lokalen (27 keuros): beveiligings- en aanpassingswerken aan het gebouw (ingangsdeuren).

Ook de kredieten onder BA 7400.04 werden berekend in functie van de geplande wervingen. Verder werden kredieten voorzien voor de vervanging van versleten informaticamateriaal, de aankoop van nieuwe licenties en het hernieuwen van oude licenties:

— Notebooks (45 keuro): aankoop van notebooks voor de nieuwe aanwervingen en ter vervanging van oud materiaal

— Pc's (30 keuro): aankoop van pc's voor de nieuwe aanwervingen en ter vervanging van oud materiaal

— Printers (9 keuro): aankoop van 12 nieuwe zwart/wit printers en 1 kleurenprinter voor de nieuwe medewerkers, uitbreiding van de bestaande uitrusting en vervanging van oud materiaal

— Diversen (16 keuro): aankoop van toetsenborden, muizen, USB-sticks en andere materiaal nodig voor de werking van de dienst ICT en voor de medewerkers

— Servers (10 keuro): aankoop van een server voor de telefooncentrale

— Netwerk (5 keuro): aankoop van een switch voor netwerkaansluitingen die nog beschikbaar zijn

— Licenties (86 keuro): aankoop van licenties voor de nieuwe aanwervingen, voor uitbreiding van het aantal bestaande licenties en voor updating

— Ontwikkeling van nieuwe software (64 keuros).

Anderzijds werd het budget voor vastlegging en vereffening begroot volgens de cijfers 2009 vermeerderd met 200 000 EUR voor de financiering van het project „document management"dat als doel heeft in- en uitgaande briefwisseling te informatiseren en om het informaticabeleid van de projecten te structureren. Deze kosten worden gecompenseerd door een belangrijke besparing van papier en door een gecentraliseerde archivering die de efficiëntie van de medewerkers verbetert vooral wat het opzoeken van documenten betreft.

Pour l'année 2010, il faut encore envisager les engagements suivants:

— Mobilier (46 000 EUR): l'arrivée de nouveaux collaborateurs entraîne des modifications d'aménagement ainsi que l'achat de chaises et bureaux. L'installation d'archives dans les sous-sols du bâtiment impose également l'achat de mobilier.

— Machines de bureau (10 000 EUR): fax, transport de courrier interne, destruction de document, matériel de chantier.

— Matériel (29 000 EUR): l'ensemble du bâtiment doit être muni d'un système de sécurité et surveillance adéquat. L'estimation du coût a été réalisée sur base de l'investissement effectué à cet effet pour le bâtiment rue du Noyer.

— Aménagement des locaux (27 000 EUR): travaux de sécurisation et d'adaptation des locaux du bâtiment (portes d'entrées).

D'une part, les dépenses à l'AB 74.00.04 prennent également en charge l'augmentation des coûts liée à l'augmentation générale du personnel, en plus du renouvellement du matériel informatique obsolète, et de l'achat de nouvelles licences et la mise à jour des anciennes licences:

— Portables (45 000 EUR): achat de nouveaux portables pour les nouveaux collaborateurs et de nouveaux portables pour remplacer les anciens devenus obsolètes.

— PC (30 000 EUR): achat de nouveaux pc pour les nouveaux collaborateurs et de nouveaux PC pour le renouvellement d'anciens PC devenus obsolètes.

— Imprimantes (9 000 EUR): achat de 12 nouvelles imprimantes noir et blanc et d'1 imprimante couleur pour les nouveaux collaborateurs et pour combler le manque d'imprimantes dans certains bureaux, et pour renouveler certaines devenues obsolètes.

— Matériel divers (16 000 EUR): achats de claviers, souris, clés USB, autres matériels nécessaires au fonctionnement du service IT, et nécessaires pour les collaborateurs.

— Serveurs (10 000 EUR): achat d'un serveur dédié à la centrale téléphonique.

— Réseau (5 000 EUR): achat d'un switch pour connecter les prises réseau encore disponible dans le bâtiment, vu le manque de place sur les switchs existants.

— Licences (86 000 EUR): achat de licences pour les nouveaux collaborateurs, pour compléter le manque actuel et effectuer la mise à jour de licences.

— Développement de nouveaux softwares (64 000 EUR).

D'autre part, Le budget demandé en engagement et ordonnancement équivaut au budget de 2009 augmenté de 200 000 EUR pour le financement du projet de "document management" qui a pour objectif d'informatiser la gestion du courrier entrant et sortant et de structurer la gestion informatique des projets. Ce coût est notamment compensé par une économie importante de papier, par un archivage centralisé améliorant l'efficacité des collaborateurs notamment dans la recherche des documents.

Maken deel uit van dit project:

— de automatisering van de in- en uitgaande post,

— de koppeling met Delta (database met als taak de projecten in ontwikkeling te beheren),

— de centralisatie van de opslag van gegevens,

— het opzoeken van de opgeslagen documenten in het elektronische archief,

— de samenwerking voor een intern gecreëerd document (opstelling, verificatie, correctie, validatie).

Tot nu toe werd na een eerste analyse een plan van aanpak opgesteld binnen DVI. Nochtans kan men nu reeds stellen dat dit een belangrijke besparing van papier en fotokopiekosten betekent evenals een verbetering van de efficiëntie van de medewerkers tot gevolg zal hebben (dit laatste element is moeilijk te becijferen).

BA 33 56 22 21.00.01 — Verwijlinteresten wegens te laat betaalde facturen

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	500	500	500	**500**	**500**
fc	-	500	500	500	**500**	**500**

Verklarende nota

Ingevolge de invoering van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat en conform de ESR-regels moeten vanaf 2009 de verwijlintresten ten gunste van de leveranciers op een nieuwe BA 2100.01 worden aangerekend. Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de nieuwe basisallocatie in de begroting worden ingeschreven met een vast bedrag wat overeenkomt met een geschatte provisie . Naargelang de behoeften zullen ze via herverdelingen vanuit de werkings- en investeringsuitgaven gespijsd worden.

In 2010 zal een groot aantal definitieve afrekeningen worden gedeblokkeerd enerzijds door de goedkeuring van een nota betreffende het beheer van afrekeningen en anderzijds door de rekrutering van een boekhouder voorzien in het laatste kwartaal van 2009.

De manière générale, font partie du champ de ce projet:

— l'automatisation de la poste entrante et sortante,

— le couplage avec Delta (base de données chargée de gérer les projets en développement),

— la centralisation du stockage de données,

— la recherche des documents stockés dans l'archive électronique,

— la collaboration sur un document créé en interne (établissement, vérification, correction, validation).

A ce jour, une première analyse concluant par un plan d'approche a été développé au sein de la DIT. Cependant, on peut d'ores et déjà considérer qu'il en résultera une importante économie de papier, de coût de photocopie ainsi qu'une amélioration de l'efficacité des collaborateurs (ce dernier élément étant difficilement chiffrable).

AB 33 56 22 21.00.01 — Intérêts de retard pour factures payées en retard

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	500	500	500	**500**	**500**
fc	-	500	500	500	**500**	**500**

Note explicative

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'État fédéral et conformément aux règlements SEC, les intérêts de retard en faveur des fournisseurs doivent être comptabilisés sur une nouvelle AB 21.00.01. Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, la nouvelle allocation de base est inscrite au budget avec un montant fixe correspondant à une provision estimée. En fonction des besoins, ceux-ci seront alimentés au moyen d'une redistribution au départ des crédits de fonctionnement et d'investissement.

En 2010, un grand nombre de décomptes finaux seront débloqués suite d'une part à l'approbation d'une note sur la gestion des décomptes et au recrutement de comptable prévu au dernier trimestre 2009.

BA 33 56 22 31.00.01 — Tussenkomst in de kosten voor de "proef-uitbating" van lijn 26 of andere initiatieven ter bevordering van het GEN (cfr. Art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	-	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Het bedrag van 3 037 091, 40 EUR afkomstig uit een vastlegging genomen in 2003 wordt niet gebruikt zolang de GEN werkzaamheden (betreffende de lijn 26) aan de gang zijn.

AB 33 56 22 31.00.01 — Intervention dans les frais "d'expérience exploitation" de la ligne 26 et autres initiatives pour la promotion du RER (Cfr. Art 1.01.8 du budget général des dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	-	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Le montant de 3 037 091,40 EUR provenant d'un engagement réalisé en 2003 ne sera pas utilisé tant que les travaux RER sur la ligne 26 seront en cours.

BA 33 56 22 33.00.10 — Toelage aan het Europamuseum. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting)

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	721	380	-	-	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Pro memorie. De ramingen voor ordonnaceringen in 2007 konden niet gerealiseerd worden in hetzelfde jaar. Het in 2008 + 2009 te ordonnanceren saldo bedraagt 1 100 000 EUR. Vanaf 2010 wordt geen vastlegging of vereffening voorzien.

AB 33 56 22 33.00.10 — Subvention au Musée de l'Europe (Cfr. Art 1.01.8 du budget général des dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	721	380	-	-	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Pour mémoire. Les ordonnancements prévus en 2007 n'ont pu être complètement exécutés cette même année. Le solde à ordonnancer en 2008 et 2009 est de 1 100 000 EUR. Aucun engagement ou ordonnancement n'est prévu à partir de 2010.

BA 33 56 22 33.00.15 — Toelage voor het Cultureel Centrum EU. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	200	**-**	**-**
fc	-	200	200	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Deze toelage is opgenomen in bijakte nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord en heeft tot doel een constructie te ontwikkelen die het mogelijk maakt een belangrijk cultureel centrum te realiseren in de Europese wijk.

AB 33 56 22 33.00.15 — Subvention au Centre culturel UE. (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	200	**-**	**-**
fc	-	200	200	-	**-**	**-**

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l'avenant n° 10 à l'Accord de Coopération, a pour objet de finaliser une construction qui permettra la mise en place d'un important centre culturel dans le quartier européen.

Gezien de vooruitgang van het dossier wordt de vastlegging uitgesteld naar 2010. De vereffening wordt voorzien in 2011.

BA 33 56 22 41.00.01 — Toelage Paleis voor Schone Kunsten. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uigavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	89	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Deze toelage opgenomen in bijakte nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord moet de financiering mogelijk maken van de restauratiewerken aan de zuidkant van het dak van het Paleis voor Schone Kunsten. Voor 2010 is geen vastlegging noch vereffening voorzien.

BA 33 56 22 45.00.31 — Terugkoop terreinen NMBS.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	-	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Pro Memorie. Voor 2010 is geen vastlegging noch vereffening voorzien.

BA 33 56 22 51.00.16 — Aankoop van gronden en gebouwen. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	6 600	-	5 100	**-**	**-**
fc	-	6 600	5 100	-	**-**	**-**

(*) In 2009 op BA 56 22 33.00.16

Cependant, au vu de l'avancement du dossier, cette subvention ne pourra pas être finalisée en 2009, son engagement est donc reporté vers 2010. Son ordonnancement est programmé en 2011.

AB 33 56 22 41.00.01 — Subvention au Palais des Beaux-Art. (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	89	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l'avenant n° 10 à l'Accord de Coopération, doit permettre le financement des travaux de restauration de la partie sud des toitures du Palais des Beaux-arts. Aucun engagement ni ordonnancement n'est prévu en 2010.

AB 33 56 22 45.00.31 — Rachats de terrains SNCB.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	-	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Pour mémoire. Aucun engagement ni ordonnancement n'est prévu en 2010.

AB 33 56 22 51.00.16 — Achat de terrains et immeubles. (Cfr. art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	6 600	-	5 100	**-**	**-**
fc	-	6 600	5 100	-	**-**	**-**

(*) En 2009 à l'AB 56 22 33.00.16

Verklarende nota

Deze toelage is opgenomen in bijakte nr.10 aan het Samenwerkingsakkoord en moet het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toelaten nieuwe gronden en gebouwen aan te kopen in het kader van zijn groei.

BA 33 56 22 51.00.18 — Toelage voor de Brugman Kapel. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	1 300	-	**-**	**-**
fc	-	1 300	-	-	**-**	**-**

(*) In 2009 op BA 56 22 33.00.18

Verklarende nota

Deze toelage is opgenomen in bijlage nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord en maakt de financiering van restauratiewerken aan de Horta kapel, die zich in het Brugman ziekenhuis bevindt, mogelijk.

BA 33 56 22 51.00.19 — Bevordering van wetenschappelijke en medische uitmuntende projecten – Steun aan de gemeenten (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009(*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	500	500	2 500	**2 500**	**2 500**
fc	-	11 000		-	**-**	**-**

(*) In 2009 op BA 56 22 33.00.19

Verklarende nota

Deze toelage is opgenomen in bijlage nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord en maakt de financiering van de werken omtrent de vernieuwing en de uitbreiding van de ziekenhuizen binnen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest (Instituut Jules Bordet) mogelijk.

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l'avenant n° 10 à l'Accord de Coopération, doit permettre à la Région de Bruxelles-Capitale d'acquérir de nouveaux terrains ou immeubles nécessaires à son développement.

AB 33 56 22 51.00.18 — Subvention à la Chapelle Brugman. (Cfr. art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	1 300	-	**-**	**-**
fc	-	1 300	-	-	**-**	**-**

(*) En 2009 à l'AB 56 22 33.00.18

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l'avenant n° 10 à l'Accord de Coopération, doit permettre de financer les travaux de restauration de la Chapelle Horta se trouvant dans l'hôpital Brugman.

AB 33 56 22 51.00.19 — Promotion de projets d'excellence scientifique et médicale – Soutien aux Communes. (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	500	500	2 500	**2 500**	**2 500**
fc	-	11 000	-	-	**-**	**-**

(*) En 2009 à l'AB 56 22 33.00.19

Note explicative

Ces subventions, prévues dans l'avenant n° 10 à l'Accord de Coopération, ont pour objet de financer des travaux de rénovation et d'extension d'hôpitaux en Région de Bruxelles-Capitale (Institut Jules Bordet).

BA 33 56 22 52.00.14 — Toelage voor de vereiniging "Aula Magna". (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008 (*)	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	413	370	350	167	**-**	**-**
fc	650	650	-	-	**-**	**-**

(*) In 2008 en 2009 op BA 56 22 33.00.14

Verklarende nota

In 2007 was een vastleggingskrediet voor een bedrag van 650 000 EUR voorzien voor de Aula Magna. Deze kredieten werden verschoven naar 2008 en de vastlegging is nu in behandeling. Deze investeringen betreffen het oude paleis van Keizer Karel.

In 2010 wordt de vereffening voorzien van een toelage vastgelegd in 2009, naar schatting 350 kEUR.

BA 33 56 22 52.00.20 — Toelage voor het Joods Museum van België. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	100	100	300	**2 000**	**-**
fc	-	2 500	-	-	**-**	**-**

(*) In 2009 op BA 56 22 33.00.20

Verklarende nota

Deze toelage opgenomen in bijakte nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord, moet de financiering van de vernieuwing van het Joods museum mogelijk maken.

BA 33 56 22 52.00.24 — Toelage voor Centrum voor hedendaagse kunst "Wiels". (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	-	**2 725**	**-**
fc	-	2 725	-	-	**-**	**-**

(*) In 2009 op BA 56 22 33.00.24

AB 33 56 22 52.00.14 — Subvention à l'Association "Aula Magna". (Cfr. art. 1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008 (*)	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	413	370	350	167	**-**	**-**
fc	650	650	-	-	**-**	**-**

(*) En 2008 et 2009 à l'AB 56 22 33.00.14

Note explicative

En 2007, un engagement d'un montant de 650 000 EUR était prévu au profit de l'Aula Magna. Cet engagement a été reporté en 2008 et est en cours de procédure. Ces investissements concernent de la muséographie de l'ancien Palais de Charles-Quint.

Le montant de l'ordonnancement prévoit en 2010 le paiement d'une partie de la subvention engagée en 2009, estimée à 350 kEUR.

AB 33 56 22 52.00.20 — Subvention au Musée Juif de Belgique. (Cfr. art. 1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	100	100	300	**2 000**	**-**
fc	-	2 500	-	-	**-**	**-**

(*) En 2009 à l'AB 56 22 33.00.20

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l'avenant n° 10 à l'Accord de Coopération, doit permettre de financer la rénovation du Musée Juif de Belgique.

AB 33 56 22 52.00.24 — Subvention au Centre d'arts contemporains "Wiels". (Cfr. art. 1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	-	**2 725**	**-**
fc	-	2 725	-	-	**-**	**-**

(*) En 2009 à l'AB 56 22 33.00.24

Verklarende nota

Deze toelage opgenomen in bijakte nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord moet de financiering mogelijk maken van de voltooiingwerken aan het Centrum voor hedendaagse kunst “Wiels” in Vorst.

BA 33 56 22 61.00.01 — Toelage aan het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	5 000	-	**-**	**-**
fc	-	5 000	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Deze toelage is opgenomen in bijakte nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord.

BA 33 56 22 61.00.11 — Toelage aan de Koninklijke Muntschouwburg. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008 (*)	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	1 528	3 000	1 500	1 650	**757**	**-**
fc	-	3 300	1 650	-	**-**	**-**

(*) In 2008 en 2009 op BA 56 22 33.00.11

Verklarende nota

Vanaf 2006 werd voorzien in een toelage voor de renovatiewerken aan de Koninklijke Muntschouwburg. Deze toelagen maken de financiering van werken inzake beveiliging van het gebouw en verfraaiing van de onthaalruimte voor het publiek mogelijk.

Bijakte nr.10 voorziet in de voortzetting van deze projecten in de jaren 2009 (vastlegging van 3 300 kEUR) en 2010 (1 650 kEUR). Het vereffeningsbedrag voorziet in 2010 de betaling van een deel van de toelage toegekend in 2009:naar schatting: 1 500 kEUR.

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l’avenant n° 10 à l’Accord de Coopération, doit permettre le financement des travaux de parachèvement réalisés pour le Centre d’Arts Contemporain “Wiels” à Forest.

AB 33 56 22 61.00.01 — Subvention au Musée Royal des Beaux-Arts (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d’EUR)

sc	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	5 000	-	**-**	**-**
fc	-	5 000	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Cette subvention est prévue dans l’avenant n° 10 à l’Accord de Coopération.

AB 33 56 22 61.00.11 — Subvention au Théâtre Royal de la Monnaie. (Cfr. Art 1.01.8 du budget général des dépenses).

(en milliers d’EUR)

sc	2008 (*)	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	1 528	3 000	1 500	1 650	**757**	**-**
fc	-	3 300	1 650	-	**-**	**-**

(*) En 2008 et 2009 à l’AB 56 22 33.00.11

Note explicative

Depuis 2006, des montants sont engagés et ordonnancés chaque année au profit du Théâtre Royal de la Monnaie. Les montants permettent le financement des travaux de sécurisation de l’immeuble et également l’amélioration de l’accueil des visiteurs.

L’avenant n° 10 prévoit la continuation de ce projet pour les années 2009 (engagement de 3 300 kEUR) et 2010 (1 650 kEUR). Le montant de l’ordonnancement prévoit en 2010 le paiement d’une partie de la subvention engagée en 2009, estimée à 1 500 kEUR.

BA 33 56 22 61.00.13 — Toelage voor het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008 (*)	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	455	1 615	1 800	1 880	**-**	**-**
fc	-	2 724	1 500	-	**-**	**-**

(*) In 2008 en 2009 op BA 56 22 33.00.13

Verklarende nota

Vanaf 2006 wordt jaarlijks in een toelage voorzien ten voordele van het Museum voor Natuurwetenschappen. Deze steunmaatregel werd aangewend voor de museologische investeringen voor de nieuwe dinosauruszaal.

Bijakte nr. 10 voorziet in de voortzetting van dit project tijdens de jaren 2009 en 2010 van de nieuwe zalen gewijd aan de biodiversiteit.

In 2010 wordt de vereffening voorzien van een toelage vastgelegd in 2009, naar schatting 1 800 kEUR.

BA 33 56 22 61.00.17 — Toelage voor Koninklijk Belgisch Filmarchief. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008 (*)	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	1 345	400	-	**-**	**-**
fc	1 345	-	-	-	**-**	**-**

(*) In 2008 en 2009 op BA 56 22 33.00.17

Verklarende nota

Deze toelage is opgenomen in bijlage nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord en moet de financiering omtrent de afwerking van het filmmuseum mogelijk maken. Deze werken zijn het logisch gevolg van de bouwkundige werken die voorheen gefinancierd werden door het Paleis voor Schone Kunsten.

Gezien de huidige stand van het dossier, zal een deel van de vereffening van het bedrag dat in 2008 werd vastgelegd, waarschijnlijk naar 2010 moeten worden uitgesteld.

AB 33 56 22 61.00.13 — Subvention à l'Institut Royal des Sciences Naturelles. (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008 (*)	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	455	1 615	1 800	1 880	**-**	**-**
fc	-	2 724	1 500	-	**-**	**-**

(*) En 2008 et 2009 à l'AB 56 22 33.00.13

Note explicative

Depuis 2006, des montants sont engagés et ordonnancés chaque année au profit de l'Institut Royal des Sciences Naturelles. Ces montants ont permis de financer des investissements en matière de muséographie de la nouvelle salle des dinosaures.

L'avenant n° 10 a prévu la continuation de ce projet pour les années 2009 et 2010 afin de financer la muséographie des nouvelles salles dédiées à la Biodiversité.

Le montant de l'ordonnancement prévoit en 2010 le paiement d'une partie de la subvention engagée en 2009, estimée à 1 800 kEUR.

AB 33 56 22 61.00.17 — Subvention à la Cinémathèque Royale de Belgique. (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008 (*)	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	1 345	400	-	**-**	**-**
fc	1 345	-	-	-	**-**	**-**

(*) En 2008 et 2009 à l'AB 56 22 33.00.17

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l'avenant n° 10 à l'Accord de Coopération, doit permettre le financement des travaux de parachèvement de la Cinémathèque. Ces travaux constituent la suite logique des travaux de génie civil financés précédemment par le biais du Palais des Beaux-Arts.

Vu l'état actuel du dossier, une partie de l'ordonnancement du montant engagé en 2008 devra probablement être reportée en 2010.

BA 33 56 22 61.00.23 — Toelage voor Koninklijk Muziekconservatorium van Brussel. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	200	850	**1 000**	**1 950**
fc	-	850	850	2 300	**-**	**-**

(*) In 2009 op BA 56 22 33.00.23

Verklarende nota

Deze toelage opgenomen in bijakte nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord moet de financiering mogelijk maken van de renovatiewerken aan het Muziekconservatorium.

BA 33 56 22 63.00.15 — Toelage aan de provincies, gemeenten en intercommunales voor de door het Rijk ten behoeve van de uitvoering van openbare werken bevolen verplaatsing van gas- en elektriciteitsinstallaties en rioleringen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	16	500	1 413	4 581	**2 500**	**2 500**
fc	239	2 500	1 000	2 500	**2 500**	**2 500**

Verklarende nota

In het kader van de werken opgenomen in het samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (15.09 1993) moeten vergunningshouders zich verplaatsen. In overeenstemming met de heersende reglementering dienen hiervoor subsidies van de Staat te worden voorzien.

Vóór 2007 werden de ramingen ingeschat tegen een jaarlijkse groeinorm van 5% gelet op het stijgend aantal werven (initiatiefwijken, schoolomgevingen, sociale huisvesting…).

Vanaf 2006 heeft het toenemend belang in de vastleggingen voor zgn.“wijkcontracten” een rechtevenredige invloed op de bedragen die voor de verplaatsing van nutsvoorzieningen dienen te worden gereserveerd.

Bovendien zijn de te financieren werken voor het verplaatsen van nutsvoorzieningen in het kader van de renovatie van de tunnel Wet-2, geprogrammeerd voor juli 2009, uitzonderlijk belangrijk.

Tevens zijn in bijakte nr. 10 een aantal nieuwe wijkcontracten voorzien bestemd voor de verfraaiing van het leefkader van sommige minderbedeelde wijken en voor de renovatie van sociale woningen en waarbij zowel de binnenzijde als de omgeving van de woningen zal worden aangepakt.

AB 33 56 22 61.00.23 — Libellé: Subvention au Conservatoire Royal de Musique de Bruxelles. (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d’EUR)

sc	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	200	850	**1 000**	**1 950**
fc	-	850	850	2 300	**-**	**-**

(*) En 2009 à l’AB 56 22 33.00.23

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l’avenant n° 10 à l’Accord de Coopération, doit permettre le financement de la rénovation du Conservatoire de la Musique.

AB 33 56 22 63.00.15 — Subvention accordée aux provinces, aux communes et aux associations de communes pour le déplacement des installations de gaz, d’électricité et d’égouts imposé par l’État en vue de l’exécution de travaux publics.

(en milliers d’EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	16	500	1 413	4 581	**2 500**	**2 500**
fc	239	2 500	1 000	2 500	**2 500**	**2 500**

Note explicative

Dans le cadre des travaux repris à l’accord de coopération État Fédéral/Région de Bruxelles-Capitale (15.09 1993), des réseaux concessionnaires doivent être déplacés. Conformément aux règlements en vigueur, des subsides de l’État doivent être envisagés.

Avant 2007, le calcul de l’estimation d’une année à l’autre était fondé sur un coefficient d’augmentation de 5%, compte tenu de l’augmentation du nombre des chantiers (quartiers d’initiatives, abords d’écoles, logements sociaux,…).

Or, depuis 2006, l’importance de l’engagement des travaux dits “contrats de quartiers” a des conséquences directes sur l’évaluation des subventions pour déplacements concessionnaires.

Par ailleurs, les travaux de déplacement de concessionnaires à financer dans le cadre de la rénovation de la trémie routière Loi-2 programmée en juillet 2009 sont particulièrement importants.

De plus, l’avenant n° 10 introduit plusieurs nouveaux contrats de quartiers destinés à l’embellissement du cadre de vie de certains quartiers moins favorisés et à la rénovation de logements sociaux, tant à l’intérieur qu’aux abords de ces logements.

De ordonnanceringen voor de in 2007 en 2008 goedgekeurde vastleggingen zullen in de volgende jaren worden uitgevoerd. Dit verklaart het verschil in ramingen tussen de vastleggings- en de ordonnanceringskredieten.

BA 33 56 22 63.00.25 — Tekst: Toelage voor de Renovatie van de Octrooipalviljoenen. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)

ks	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	20	81	-	**-**	**-**
fc	-	101	-	-	**-**	**-**

(*) In 2009 op BA 56 22 33.00.25

Verklarende nota

Deze toelage voorzien in Bijakte nr. 10 aan het Samenwerkingsakkoord moet de financiering mogelijk maken van de renovatie van de Octrooipaviljoenen.

BA 33 56 22 65.00.03 — Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest. (art. 43 van de wet van 12.01 1989).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	57 121	97 841	120 292	128 821	**134 597**	**139 446**
fc	106 454	153 050	131 612	137 144	**139 444**	**139 444**

Verklarende nota

Overeenkomstig de lijst met initiatieven toegevoegd aan bijakte nr.10, goedgekeurd op 6 mei 2008 (*Belgisch Staatsblad* van 18 juni 2008), zijn de voornaamste initiatieven die voor 2009 zijn voorzien en nog niet werden opgesomd in de bovenvermelde BA's de volgende:

— Op gebied van Mobiliteit:

Les ordonnancements des engagements pour déplacements concessionnaires, pris en 2007 et 2008, seront exécutés sur les années suivantes. Ceci explique la différence entre les crédits d'engagements et les crédits d'ordonnancements.

AB 33 56 22 63.00.25 — Libellé: Subvention pour la rénovation du Pavillon de l'octroi. (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009 (*)	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	20	81	-	**-**	**-**
fc	-	101	-	-	**-**	**-**

(*) En 2009 à l'AB 56 22 33.00.25

Note explicative

Cette subvention, prévue dans l'avenant n° 10 à l'Accord de Coopération, doit permettre le financement des travaux de la rénovation du Pavillon de l'octroi.

AB 33 56 22 65.00.03 — Accord de Coopération État Fédéral/Région de Bruxelles Capitale. (Art. 43 de la loi du 12.1 1989).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	57 121	97 841	120 292	128 821	**134 597**	**139 446**
fc	106 454	153 050	131 612	137 143	**139 443**	**139 443**

Note explicative

Selon la liste des initiatives jointe à l'avenant n° 10 conclu le 6 mai 2008 (publié au *Moniteur Belge* le 18 juin 2008), les principales initiatives prévues pour 2010, et qui ne sont pas encore reprises dans les AB du programme 22 déjà mentionnées ci-dessus ni dans les projets ressortant du Plan de relance du gouvernement, sont les suivantes:

— En matière de Mobilité:

— Spoorverbinding Watermaal/Schuman/ Josaphat: ..... 1 500 000 EUR
— Aangelanden Centraal Station: ..... 2 000 000 EUR
— Leopold III – laan (behalve MIVB):15 028 000 EUR
— Westelijke Kleine ring : ..... 7 500 000 EUR
— Théodore Verhaegenstraat:..... 1 500 000 EUR
— Rogierplein: ..... 5 000 000 EUR
— Hoogperformant Openbaar Vervoer (uitbreiding N-Z):..... 5 000 000 EUR
— Op gebied van Brusselse gebouwen en openbare ruimtes:
— Basiliek van Koekelberg: ..... 843 000 EUR
— Renovatie van beschermde gebouwen: ..... 2 500 000 EUR
— Kasteel van Karreveld:..... 1 000 000 EUR
— Sportinfrastructuren:..... 3 000 000 EUR
— Centrum middaglijnstraat / GAMP: 3 500 000 EUR
— Koninklijke as – Colignon: ..... 1 000 000 EUR
— Op gebied van stimulering van wijken:
— wijkcontracten:.....11 000 000 EUR
— Renovatie van sociale woonwijken: ..... 11 000 000 EUR
— Renovatie Crossing Stadium:..... 2 000 000 EUR
— Op gebied van Stadsparken:
— Niet geklasseerde groene ruimtes: 4 000 000 EUR
— Jubelpark: ..... 2 500 000 EUR
— Park van Vorst: ..... 2 500 000 EUR

Uit hoofde van artikel 2 van bijakte n°10 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt jaarlijks een bedrag van 125 000 000 EUR ter beschikking gesteld aan het fonds Beliris. Voor 2010 wordt een aanvullend bedrag van 25 000 000 EUR toegekend aan dit fonds voor projecten in verband met het Relanceplan van de Regering voor 5 specifieke projecten:

— Actie 1.10 — de westelijke kleine ring:.....6 672 031 EUR

— Actie 1.16 — Renovatie Kunst-Wet: 3 191 286 EUR

— Actie 1.26 — Hoogperformant openbaar vervoer en uitbreiding studie Noord/Zuid: ..... 8 500 000 EUR

— Actie 2.10 — Koninklijke Museum van de Schone kunsten: ..... 5 000 000 EUR

— Actie 3.15 — Centrum Middaglijn/ GAMP: ..... 3 800 000 EUR.

Wat de vereffeningen betreft, wordt het gevraagde bedrag berekend door toepassing van een verdeelsleutel toe te passen op de vastleggingen van voorgaande jaren:

— 2006: 10% van het totaal vastgelegde bedrag
— 2007: 10% van het totaal vastgelegde bedrag
— 2008: 25% van het totaal vastgelegde bedrag
— 2009: 40% van het totaal vastgelegde bedrag
— 2010: 15% van het totaal vastgelegde bedrag

Derhalve stijgt het totaal bedrag in vereffening voor 2010 tot 136 817 000 EUR.

— Liaison ferroviaire Watermael/Schuman/ Josaphat: ..... 1 500 000 EUR
— Abords Gare Midi:..... 2 000 000 EUR
— Boulevard Léopold III (hors STIB):15 028 000 EUR
— Petite ceinture Ouest ..... 7 500 000 EUR
— Rue Théodore Verhaegen: ..... 1 500 000 EUR
— Place Rogier ..... 5 000 000 EUR
— Transport en commun haute performance (extension N-S):..... 5 000 000 EUR
— En matière de bâtiments et espaces publics bruxellois:
— Basilique de Koekelberg..... 843 000 EUR
— Rénovation de bâtiments classés:..... 2 500 000 EUR
— Château Karreveld:..... 1 000 000 EUR
— Infrastructures sportives:..... 3 000 000 EUR
— Centre du Méridien / GAMP ..... 3 500 000 EUR
— Axe Royal - Colignon..... :1 000 000 EUR
— En matière de revitalisation de quartier:
— Contrats de quartier:.....11 000 000 EUR
— Rénovation de logements sociaux: .....11 000 000 EUR
— Rénovation stade du Crossing ..... 2 000 000 EUR
— En matière de parcs urbains:
— Espaces verts non-classés: ..... 4 000 000 EUR
— Parc du Cinquantenaire:..... 2 500 000 EUR
— Parc de Forest: ..... 2 500 000 EUR

En vertu de l'article 2 de l'avenant n°10 à l'Accord de Coopération État Fédéral - Région de Bruxelles-Capitale, un montant de 125 000 000 EUR annuel est mis à disposition du fonds Beliris. Pour 2010, un montant de 25 000 000 EUR supplémentaire est également attribué au fonds Beliris pour des projets qui tombent dans le cadre du Plan de relance du Gouvernement et qui concernent 5 projets spécifiques:

— Action 1.10 – Petite ceinture ouest: .....6 672 031 EUR

— Action 1.16 – Arts-Loi:..... 3 191 286 EUR

— Action 1.26 – Transports en commun de haute performance – étude d'extension Nord/Sud: .... 8 500 000 EUR

— Action 2.10 – Musée Royal des Beaux-Arts: ..... 5 000 000 EUR

— Action 3.15 – Centre du Méridien / GAMP: ..... 3 800 000 EUR.

Du côté des ordonnancements, le montant demandé est calculé en appliquant sur les engagements des années antérieures un calcul déterminé selon la clef de répartition suivante:

— Année 2006: 10% du montant total engagé
— Année 2007: 10% du montant total engagé
— Année 2008: 25% du montant total engagé
— Année 2009: 40% du montant total engagé
— Année 2010: 15% du montant total engagé.

Dès lors, le montant total en ordonnancement pour l'année 2010 se monte à 136 817 000 EUR.

BA 33 56 22 65.00.12 Toelage voor aankoop metrostellen BOA. (Cfr. art. 1.01.8 van de algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008 (*)	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	5 000	-	-	-	**-**	**-**
fc	5 000	-	-	-	**-**	**-**

(*) In 2008 op BA 56 22 33.00.12

Verklarende nota

Pro memorie. Deze BA betreft een financiële tussenkomst in de aankoop van nieuwe metrostellen van het type BOA.

Er wordt geen vastleggings- of vereffeningskrediet voorzien vanaf 2010.

AB 33 56 22 65.00.12 — Subvention à l'achat de rames de métro de type BOA. (Cfr.art.1.01.8 du Budget général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008 (*)	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	5 000	-	-	-	**-**	**-**
fc	5 000	-	-	-	**-**	**-**

(*) En 2008 à l'AB 56 22 33.00.12

Note explicative

Pour mémoire. Cette AB concerne une contribution financière à l'achat de nouvelles rames de métro de type BOA.

Aucun engagement ou ordonnancement n'est prévu à partir de 2010.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 56/4. — ORGANISATIE EN VEILIGHEID VAN HET PRIVÉ-WEGVERVOER

Nagestreefde doelstellingen

Dit programma dekt de opdrachten inzake de technische voorwaarden omtrent het verkeer van voertuigen (homologatie, inschrijving en technische controle) en deze met betrekking tot de veiligheid van het verkeer (verkeersregels en rijbewijs).

Op budgettair vlak groepeert dit programma de activiteiten van 2 directies (DIV en Verkeersveiligheid) en van een dienst die rechtstreeks afhangt van de Directeur-generaal (dienst voertuigen).

De eerste activiteit is gericht op de inschrijving van de voertuigen. Zij bestaat er in elk voertuig (auto, aanhangwagen, moto) te voorzien van een inschrijving m.n. van een inschrijvingsbewijs dat als het ware de identiteitskaart is van het voertuig en van een inschrijvingsplaat die de ordemachten moeten in staat stellen de bestuurder te identificeren.

Zij bestaat er tevens in een repertorium bij te houden van alle ingeschreven voertuigen. Dit repertorium is uitermate belangrijk voor de openbare overheden vermits het de basis vormt voor de verschillende heffingen die verband houden met het bezit en het besturen van een voertuig, de gerechtelijke opzoekingen, politiecontroles, de opvolging van de voertuigen over de landsgrenzen heen, oproepen tot de technische keuring, eventuele verzekeringscontroles, de opvolging van uit het verkeer gehaalde voertuigen, belangrijke statistische gegevens op economisch en conjunctureel vlak, enz… Deze informatie is tevens belangrijk voor projecten in het kader van de strijd tegen de georganiseerde misdaad (EUCARIS-verdrag) en tegen de autocriminaliteit (NOA: Nationaal Overlegplatform Autocriminaliteit; Regnet; Verdrag van Prüm…).

PROGRAMME D'ACTIVITE 56/4. — ORGANISATION ET SECURITE DU TRANSPORT PRIVE PAR ROUTE

Objectifs poursuivis

Ce programme couvre d'une part les missions relatives aux conditions techniques concernant la circulation des véhicules (homologation, immatriculation, contrôle technique) et d'autre part celles relatives à la sécurité du trafic (règles de circulation et permis de conduire).

Sur le plan budgétaire, ce programme couvre les activités de 2 Directions (DIV et Sécurité Routière) et d'un Service rattaché directement au Directeur Général (Service Véhicules).

La première activité est centrée sur l'immatriculation des véhicules. Elle consiste à doter chaque véhicule (automobile, remorque, motocyclette) d'une immatriculation, c'est à dire d'un certificat d'immatriculation, qui constitue en quelque sorte la pièce d'identité du véhicule, et d'une plaque d'immatriculation devant permettre l'identification d'un conducteur par les forces de l'ordre.

Elle consiste également à tenir à jour un répertoire de tous les véhicules immatriculés. Ce fichier est d'une extrême importance pour les pouvoirs publics puisque c'est à partir de lui que s'effectuent les diverses taxations liées à la possession et à la circulation automobile, les recherches judiciaires, les contrôles policiers, le suivi transfrontalier des véhicules, les convocations au contrôle technique, les éventuels contrôles d'assurance, le suivi des véhicules retirés de la circulation, des données statistiques importantes sur le plan économique et conjoncturel, etc... Ces informations s'inscrivent également dans le cadre des projets de lutte contre la criminalité organisée (traité EUCARIS) et contre la criminalité automobile (NOA – plate-forme interministérielle sur la criminalité automobile, RegNet, Convention de Prüm,…).

Voor de Inschrijving is uiteraard een bevoorrading vereist met blanco inschrijvingsbewijzen, nummerplaten, briefomslagen en specifieke benodigdheden (BA 40 1200.23).

Tevens dient het aanzienlijk bedrag frankeringkosten te worden vermeld dat het gevolg is van het per post versturen van platen en inschrijvingsbewijzen. De oprichting van DIV-antennes in de provincies heeft een daling van deze kosten teweeggebracht, doch de grenzen van het systeem zijn bereikt.

Vanzelfsprekend vereist de inschrijving eveneens belangrijke informaticamiddelen. Een inschrijving wordt slechts toegekend na nazicht van talrijke administratieve gegevens, dus na raadpleging van meerdere gegevensbanken. Deze worden uitgevoerd de dag zelf. Onmisbaar zijn bijgevolg: een performant informaticacentrum en een permanente bijwerking van de informaticaprogramma's die de rechtstreekse en onmiddellijke verwerking van de inschrijvingsaanvragen mogelijk maakt, zowel in Brussel als in de externe antennes.

Vanaf 2003 kan de inschrijving van een voertuig eveneens gebeuren via het internet (Web-DIV). Deze mogelijkheid is momenteel nog voorbehouden aan de verzekeringsmaatschappijen, makelaars leasingmaatschappijen, enz…, maar neemt meer en meer uitbreiding.

Aantal ingeschreven voertuigen in 2008: 1 757 002 waarvan 858 526 nieuwe platen en 898 476 inschrijvingsbewijzen. Het percentage van de aanvragen (platen + inschrijvingsbewijzen) die via internet gebeuren heeft in 2008 voor het eerst de kaap van 50% overschreden.

De tweede activiteit betreft de verkeersveiligheid stricto sensu. Naast de uitgaven die in het bestaansmiddelenprogramma zijn opgenomen (met name verplaatsingsvergoedingen voor de inspecteurs), dekt deze activiteit de plaatsing van wegpanelen in bepaalde gereglementeerde gevallen (41 1200.24), de uitbesteding van studies om op wetenschappelijke wijze de regeringsbeslissingen inzake verkeersveiligheid te onderbouwen en de lancering van diverse acties om bepaalde categorieën weggebruikers te sensibiliseren voor zekere aspecten van de verkeersveiligheid (41 3300.01).

De derde activiteit heeft betrekking op de aflevering en de opvolging van het rijbewijs:

— opvolging van de bevoorrading van gemeenten met blanco rijbewijzen en allerhande formulieren gezien zij belast zijn met de effectieve aflevering van rijbewijzen;

— de bezoldiging van twee commissies (beroep en autorijscholen);

— opmaak van een centraal bestand van rijbewijzen en de steun aan de gemeenten bij de inbreng en de raadpleging van de gegevens.

De vierde activiteit betreft slechts één basistoelage (43 1200.28). Zij opent voor de Staat de mogelijkheid controles uit te voeren op de conformiteit van veiligheidsinrichtingen en automobieltoebehoren aan de Europese normen.

L'immatriculation nécessite évidemment un approvisionnement en certificats vierges, en plaques, en enveloppes et en fournitures spécifiques (AB 40 12.00.23).

Il y a lieu de signaler également le montant très élevé des frais d'affranchissement résultant de l'envoi des plaques et certificats d'immatriculation. La création d'antennes de la DIV en province a contribué à diminuer ces frais mais le système a atteint ses limites.

Il va sans dire que l'immatriculation nécessite également d'importants moyens informatiques. Une immatriculation ne s'accorde qu'après vérification de nombreuses données administratives, donc après consultation de multiples banques de données. Celles-ci sont exécutées dans la journée même. Il est dès lors indispensable de disposer d'un centre informatique performant ainsi que d'une maintenance permanente des programmes informatiques permettant le traitement en direct et immédiat des demandes d'immatriculation tant à Bruxelles que dans les antennes extérieures.

Depuis 2003 l'immatriculation peut également s'effectuer par internet (Web-DIV). Cette possibilité est toutefois réservée aux compagnies d'assurance, aux courtiers, sociétés de leasing, etc… Ce mode d'immatriculation prend de plus en plus de l'importance.

Nombre de véhicules immatriculés en 2008: 1 757 002 dont 858 526 nouvelles plaques et 898 476 certificats d'immatriculation. Le pourcentage de demandes d'immatriculation (plaques + certificats) par internet a dépassé pour la première fois 50% du total des demandes d'immatriculation enregistrées en 2008.

La deuxième activité concerne la sécurité routière stricto sensu. A côté des dépenses à charge des crédits de fonctionnement du programme de subsistance (indemnités de déplacement pour les inspecteurs notamment), cette activité couvre le placement de panneaux routiers dans certains cas réglementés (41.12.00.24), la commande d'études en vue de fonder scientifiquement les décisions gouvernementales en matière de sécurité et le lancement d'actions diverses visant à sensibiliser certaines catégories d'usagers à certains aspects de la sécurité routière (41 33.00.01).

La troisième activité concerne la délivrance des permis de conduire et le suivi du permis de conduire;

— l'approvisionnement des communes en permis de conduire vierges et formulaires divers étant donné qu'elles sont chargées de la délivrance effective des permis de conduire;

— la rémunération de deux commissions (appel et autoécoles);

— la réalisation d'une banque de données centrale du permis de conduire et le soutien aux communes dans l'apport et la consultation des données.

La quatrième activité est concernée par une seule allocation de base (43 12.00.28). Elle ouvre la possibilité pour l'État d'effectuer des contrôles de la conformité aux normes européennes de dispositifs de sécurité et d'accessoires automobiles.

De vijfde activiteit betreft de werkingskosten die voortvloeien uit de opdrachten van het organiek fonds "Uitzonderlijk vervoer". Dit fonds wordt opgericht met het doel een performant informaticasysteem te ontwikkelen en bij te werken dat de administratie moet toelaten om op zeer korte termijn vergunningen af te leveren, om het uitzonderlijk vervoer via de meest aangewezen reiswegen te laten verlopen en om desgevallend aan het wegvervoer nieuwe alternatieven te bieden.

Om dit objectief te bereiken werden nieuwe BA's gecreëerd teneinde de aanwending van de door het fonds ter beschikking gestelde middelen optimaal aan te wenden.

De zesde activiteit betreft de Dienst voertuigen en bestaat hoofdzakelijk uit de aflevering van typegoedkeuringscertificaten (internationaal, nationaal, individueel), validatie-attesten voor voertuigen die reeds gehomologeerd werden in een andere lidstaat van de EU, attesten voor aangepaste voertuigen voor mindervaliden en de Control of Production bij de constructeurs van voertuigen.

40. INSCHRIJVING VAN VOERTUIGEN

BA 33 56 40 12.00.23 Directie Inschrijving voertuigen (DIV). Aankoop van autoplaten, inschrijvingsbewijzen en andere formulieren of documenten met betrekking tot de inschrijving van voertuigen. Onderhoud van het informatica materiaal en aankoop van software voor de dagelijkse behandeling van de inschrijvingsaanvragen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	2 237	4 039	4 120	6 382	**6 388**	**6 394**
c	3 912	4 039	4 120	6 382	**6 388**	**6 394**

Verklarende nota

Het krediet is bestemd om de uitgaven te dekken betreffende het afleveren van nummerplaten voor auto's, motorfietsen en aanhangwagens, inschrijvingsbewijzen evenals van duplicaten.

Het krediet 2010 kan worden onderverdeeld als volgt:

— kosten voortvloeiend uit de deelname aan internationale verdragen (EUCARIS , Infonet, Reg) ..... 35 000 EUR
— frankeerkosten DIV: ..... 1 875 000 EUR

— gewone nummerplaten, transitplaten, duplicaten, Europese- en handelsplaten, CD platen, aanhangwagens, motorplaten:..... 1 692 000 EUR
— inschrijvingsbewijzen:.....317 000 EUR

— drukwerken: aanvragen voor inschrijvingsbewijzen:..... 44 000 EUR
— omslagen voor inschrijvingsbewijzen: 52 000 EUR

La cinquième activité concerne les frais de fonctionnement découlant des objectifs du fonds budgétaire "Transports exceptionnels". Celui-ci est créé dans le but de construire et de maintenir un système informatique performant permettant à l'administration de délivrer dans des délais très courts des autorisations et de faire circuler le transport exceptionnel sur les itinéraires les plus rationnels et offrant éventuellement des alternatives à la route.

En vue d'atteindre cet objectif, de nouvelles AB ont été créées afin d'optimiser l'utilisation des crédits alimentés par le fonds.

La sixième activité concerne le Service Véhicule et consiste essentiellement en la délivrance de certificats d'approbation types (internationaux, nationaux, individuels), d'attestations de validation pour des véhicules déjà homologués dans un autre État-membre de l'Union européenne, d'attestations pour les véhicules adaptés pour les personnes handicapées, et de "Control of Production" auprès des constructeurs de véhicules.

40. IMMATRICULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES

AB 33 56 40 12.00.23 — Direction pour l'Immatriculation des Véhicules (DIV). Achat de plaques, de certificats d'immatriculation et autres formulaires ou documents relatifs à l'immatriculation des voitures. Entretien du matériel informatique et achat de software pour le traitement journalier des demandes d'immatriculation.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	2 237	4 039	4 120	6 382	**6 388**	**6 394**
c	3 912	4 039	4 120	6 382	**6 388**	**6 394**

Note explicative

Le crédit est destiné à couvrir les dépenses afférentes à la délivrance de plaques pour autos, motos et remorques, de certificats d'immatriculation…, ainsi que de duplicatas.

Le crédit 2010 se décompose comme suit:

— Frais découlant de la participation de la Belgique à des traités internationaux (EUCARIS, Infonet, Ereg)..... 35 000 EUR
— Frais d'affranchissement des plaques d'immatriculation (La Poste) ..... 1 875 000 EUR
— Fourniture des plaques d'immatriculation (plaques ordinaires, européennes, transit, duplicata, EUR, commerçants, CD, voitures, motos) ..... 1 692 000 EUR
— Fourniture des certificats d'immatriculation .....317 000 EUR
— Fourniture de formulaires de demande d'immatriculation ..... 44 000 EUR
— Fourniture d'enveloppes spécifiques immatriculation ..... 52 000 EUR

— vignetten (commercieel en transit): .... 29 000 EUR

— onderhoudscontracten: (schrappingsmachine, microfilm, …)..... 44 000 EUR
— diversen: ..... 32 000 EUR

TOTAAL ..... 4 120 000 EUR

EUCARIS is een netwerk tussen landen dat toelaat om de inschrijving van voertuigen te controleren en in sommige gevallen ook het rijbewijs. Het heeft tot doel de controles te vergemakkelijken en fraude en grensoverschrijdende diefstallen van wagens te verhinderen. Het is een informaticatoepassing die bestaande systemen inzake registratie van voertuigen met elkaar verbindt. Vermits ze onafhankelijk van elkaar bestaan, blijft elk systeem onder de verantwoordelijkheid van het land in kwestie. België neemt aan het Eucarisproject deel sedert 1994.

De kredieten voor de frankeerkosten werden voorheen ingeschreven op BA 56 02 1200.01. Zij werden overgebracht naar programma 4 van de afdeling 56 omdat het om een kost gaat die rechtstreeks verbonden is met de werking van de directie inschrijving van voertuigen. Aldus is de totale kost voor deze activiteit zeer transparant.

De Post heeft zijn tarieven voor verzendingen en vooral voor taxipost-verzendingen sinds 1 januari 2009 opgetrokken. Voor sommige verzendingen is dit een verhoging van 15%. Het aantal inschrijvingsaanvragen via WEBDIV stijgen jaarlijks wat betekent dat er ook meer nummerplaten en inschrijvingsbewijzen via De Post verzonden worden.

Dit betekent een meerkost van 70 kEUR voor 2010.

In 2008 werd er een raamcontract afgesloten dat drie maal kan verlengd worden voor de aankoop van zelfklevers voor nummerplaten. Dit houdt een verhoging in van 11 kEUR voor 2010.

BA 33 56 40 12.00.54 — Kosten voortvloeiend uit de financiering van een externe bijstand voor de verwezenlijking van de modernisering van de DIV

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	906	948	948	948	**948**	**948**
c	929	948	948	948	**948**	**948**

— Fourniture de vignettes (commerciales et transit)..... 29 000 EUR
— Contrats d'entretien (machine à radier, microfilmage,…)..... 44 000 EUR
— Divers ..... 32 000 EUR

TOTAL ..... 4 120 000 EUR

EUCARIS est un réseau constitué entre pays permettant de vérifier l'enregistrement de véhicules, et dans certains cas des permis de conduire. Il a pour but de faciliter les contrôles et d'empêcher les fraudes et vols transfrontaliers de voitures. C'est une application informatique qui relie des systèmes d'enregistrement des véhicules préexistants. Indépendants entre eux, chacun de ces systèmes informatiques reste sous la responsabilité du pays d'appartenance. La Belgique participe au projet EUCARIS depuis 1994.

Le crédit pour les frais de poste était inscrit à l'A.B 56 02 1200.01. Il a été transféré au programme 4 de la division organique 56 car il s'agit en effet d'un coût directement lié au fonctionnement de la Direction Immatriculation des véhicules. De cette manière, le coût total de cette activité est très transparent.

La Poste a relevé les tarifs de ses envois et particulièrement les envois par Taxipost à partir du 1er janvier 2009. Dans le cas de certains types d'envois, cela représente une augmentation de 15%. De plus, le nombre de demandes d'immatriculation via WebDIV augmente chaque année, ce qui signifie que de plus en plus de plaques minéralogiques et de certificats d'immatriculation sont expédiés par La Poste.

Cela représente environ un surcoût de 70 kEUR en 2010.

Augmentation de 11 kEUR à partir de 2010 pour l'achat de vignettes suite au lancement en 2008 d'un nouveau marché-cadre reconductible 3 fois.

AB 33 56 40 12.00.54 — Frais afférents au financement d'une aide externe à la réalisation de la modernisation de la DIV

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	906	948	948	948	**948**	**948**
c	929	948	948	948	**948**	**948**

Verklarende nota

Samenstelling: krediet 2009

— Bijstandscontract bij de firma CSC (2de verlenging contract CSC2005/DIV)..... 939 000 EUR

— Weekend prestaties voor onderhoud toepassing "Inschrijving voertuigen" en "WebDIV" (contract CSC2005/DIV)..... 9 000 EUR

TOTAAL .....948 000 EUR

In 2010 moet een bedrag van 948 000 EUR volstaan voor de geïndexeerde verlenging van het contract CSC.

BA 33 56 40 74.00.01 — Uitgaven voor de aankoop duurzame roerende goederen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	34	61	16	16	**16**	**16**
c	34	61	16	16	**16**	**16**

Verklarende nota

Aankoop van materiaal specifiek voor de DIV (verzending,…) en voor de voor de DIV-antennes:

— Aankoop van 6 fototoestellen voor de inspecteurs ..... 2 000 EUR
— Aankoop van video bewakingsmateriaal om de veiligheid van het personeel van de DIV-antennes te verbeteren. .....14 000 EUR

TOTAAL ..... 16 000 EUR

41. BEVORDERING VAN DE VEILIGHEID OP DE WEG

BA 33 56 41 12.00.24 — Wegveiligheid:
- aankoop van verkeersborden F1 en F3 bestemd voor het afbakenen van agglomeraties;
- toepassing van de procedure die ambtshalve optreedt.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	1	1	1	1	**1**	**1**
c	-	1	1	1	**1**	**1**

Note explicative

En 2009, le crédit se décomposait comme suit:

— Contrat d'assistance par la firme CSC (reconduction du contrat CSC2005/DIV)..... 939 000 EUR
— Prestations à réaliser le week-end pour l'entretien des applications "Immatriculation des véhicules" et "WebDIV" (contrat CSC2005/DIV).....9 000 EUR
TOTAL .....948 000 EUR

Le montant de 948 000 EUR prévu pour la reconduction du contrat d'assistance CSC, et qui inclut l'indexation, doit suffire en 2010.

AB 33 56 40 74.00.01 — Achats de biens meubles durables.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	34	61	16	16	**16**	**16**
c	34	61	16	16	**16**	**16**

Note explicative

Achat de matériel spécifique à la DIV (expédition,…) ainsi qu'aux antennes DIV:

— Achat de 6 appareils photographiques et de batteries pour les inspecteurs: ..... 2 000 EUR
— Achat de matériel de surveillance vidéo pour améliorer la sécurité du personnel des antennes de la DIV: .....14 000 EUR

TOTAL ..... 16 000 EUR

41. PROMOTION DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

AB 33 56 41 12.00.24 — Sécurité routière:
- achat de signaux F1 et F3 destinés à délimiter les agglomérations;
- application de la procédure d'action d'office.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	1	1	1	1	**1**	**1**
c	-	1	1	1	**1**	**1**

Verklarende nota

Luidens art 17 van de wet op de verkeerspolitie stelt de minister tot wiens bevoegdheid het wegverkeer behoort de aanvullende reglementen vast met betrekking tot de aanwijzing van de bebouwde kommen die zich over meer dan één gemeente uitstrekken.

De kosten voor de plaatsing van de verkeerstekens zijn ten laste van het departement, evenals de kosten voor onderhoud en vernieuwing.

Het budget voor 2010 is beperkt tot een provisioneel bedrag van 1 000 euro.

BA 33 56 41 12.00.55 — Studies in verband met de verkeersveiligheid.

(in duizendtallen EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	127	127	127	**127**	**127**
c	-	127	127	127	**127**	**127**

Verklarende nota

In het kader van de implementatie van richtlijn 2006/126 (Richtlijn die het uniform rijbewijs zal invoeren), is het nodig enkele bijkomende studies aan te vragen ter evaluatie van de impact van de invoering van die richtlijn.

Deze studie heeft 2 objectieven: de identificatie van de gevolgen die de regionalisering van de examens voor het rijbewijs met zich zal brengen en de analyse van de budgettaire kosten waarin moet voorzien worden voor invoering van het Europese rijbewijs in bankkaartmodel in de pilootgemeentes.

BA 33 56 41 33.00.01 — Toelagen in verband met de verkeersveiligheid. (art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
a	10	140	140	140	**140**	**140**
b/c	27	140	140	140	**140**	**140**

Verklarende nota

Voor een aantal beloftevolle verkeersmaatregelen(alcolocks, ISA, e-Safetydispositieven…) is het om diverse redenen, zoals bijvoorbeeld de afwezigheid van internationale regelgeving of standaarden, onmogelijk om ze bij wetgeving te veralgemenen.

Note explicative

Aux termes de l'article 17 de la loi relative à la police de la circulation routière, le ministre ayant la circulation routière dans ses attributions détermine les règlements complémentaires concernant les indications des agglomérations s'étendant sur plus d'une commune.

Le coût du placement de la signalisation est à charge du département, de même que les coûts d'entretien et de renouvellement.

Le budget 2010 est limité à un montant provisionnel de 1 000 euros.

AB 33 56 41 12.00.55 — Etudes en rapport avec la sécurité routière.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	127	127	127	**127**	**127**
c	-	127	127	127	**127**	**127**

Note explicative

Dans le cadre de l'entrée en vigueur de la directive européenne 2006/126 (Directive introduisant le permis unique) , il est indiqué de procéder à une étude complémentaire, basée sur l'étude portant sur l'évaluation de l'impact de l'implémentation de cette directive.

Cette étude aura 2 objectifs: l'identification des conséquences du nouveau système d'examen du permis de conduire d'une part et l'analyse du coût budgétaire à prévoir pour l'implémentation de la directive relative au permis Européen au format carte bancaire dans les communes-pilotes.

AB 33 56 41 33.00.01 — Subsides en rapport avec la sécurité routière (cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	10	140	140	140	**140**	**140**
c	27	140	140	140	**140**	**140**

Note explicative

Pour un certain nombre de mesures de sécurité routière pleines de promesses (alcool, ISA, dispositif e-Safety, …), il est impossible, pour diverses raisons, comme par exemple l'absence de réglementation internationale ou de standardisation, de les généraliser par des dispositions légales.

Voor andere is een stimulans nodig opdat de marktactoren ze enerzijds zouden kunnen aanbieden (bijvoorbeeld sensibilisatiecursussen voor zwakke weggebruikers) en anderzijds om ze voor de beoogde doelgroepen financieel toegankelijk te maken. Bovendien is het van essentieel belang dat “beste praktijken” vanuit het buitenland niet zondermeer omgezet worden naar de Belgische regelgeving zonder het voorwerp te hebben uitgemaakt van een pilootproject. Vaak blijken bijkomende aanpassingen van de nationale regelgeving immers noodzakelijk na een tijd proefdraaien in een beperkt geografisch gebied. Tenslotte dient ook te worden vermeld dat de meest recente ontwikkelingen in het domein van de verkeersveiligheid zich voornamelijk situeren binnen het e-domein en de technische wereld hetgeen onmiddellijk belangrijke investeringen met zich meebrengt indien men nieuwe initiatieven of ‘beste praktijken ’wenst uit te testen.

Het bedrag van 140 000 EUR kon worden ingeschreven voor 2010, een bedrag identiek aan 2009.

42. AFLEVEREN VAN RIJBEWIJZEN

BA 33 56 42 12.00.01 — Werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs (drukwerk, bezoldigingen en verplaatsingsvergoedingen van de commissarissen bij de proeven voor het rijbewijs en voor het verlenen van rijschoolbrevetten, enz.).

(in duizendtallen EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	86	506	590	838	**3 421**	**12 214**
c	397	506	590	838	**3 421**	**12 214**

Verklarende nota

Werkingsuitgaven inherent aan de dienst belast met de toepassing van de reglementering met betrekking tot de rijbewijzen en de verdeling van de rijbewijzen bij de gemeenten (maakte voorheen integraal deel uit van de BA 12.00.25).

— Drukwerken (diverse aanvraagformulieren, nieuwe modellen van rijbewijs, voorlopige rijbewijzen) ..... 237 000 EUR
— Rijbewijs bankkaartmodel .....140 000 EUR

— Vergoeding van de examencommissie (brevetten)..... 103 000 EUR
— Aansluiting bij internationale instellingen..... 6 000 EUR
— Vervoer van rijbewijzen en geldvoorschotten ..... 86 000 EUR
— Vertaling documenten, specifiek opleiding ..... 18 000 EUR

TOTAAL ..... 590 000 EUR

De dienst Rijbewijzen is verantwoordelijk voor het drukken en het verspreiden naar het publiek toe, via de gemeenten of de examencentra, van een aantal officiële documenten:

Pour d’autres, un stimulant est nécessaire afin que d’un côté, des acteurs du marché puissent les offrir (par exemple, cours de sensibilisation pour les usagers faibles de la route) et d’un autre côté, afin de les rendre accessibles financièrement pour les groupes cibles visés. En outre, il est d’importance essentielle que des bonnes pratiques de l’étranger ne soient pas transposées sans plus dans la réglementation belge sans avoir fait l’objet d’un projet pilote. Souvent, des adaptations complémentaires de la réglementation nationale semblent nécessaires après une période d’essai sur un territoire géographiquement limité. Il faut aussi signaler que les développements les plus récents dans le domaine de la sécurité routière se situent principalement dans l’e-domaine et le monde technique, ce qui entraîne de suite des investissements importants si on souhaite tester des nouvelles initiatives ou bonnes pratiques.

Le montant de 140 000 EUR, identique au montant 2009, est inscrit en 2010.

42. DÉLIVRANCE DE PERMIS DE CONDUIRE

AB 33 56 42 12.00.01Dépenses de fonctionnement du service chargé de l’application de la réglementation relative au permis de conduire (imprimés, rétributions et indemnités de déplacement des commissaires aux examens du permis de conduire et pour la délivrance des brevets au personnel des écoles de conduite, etc…).

(en milliers d’EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	86	506	590	838	**3 421**	**12 214**
c	397	506	590	838	**3 421**	**12 214**

Note explicative

Dépenses de fonctionnement du service chargé de l’application de la réglementation relative au permis de conduire et de la distribution des permis aux communes (faisait auparavant partie de l’AB 12.00.25):

— Imprimés (divers formulaires de demande, nouveaux modèles de permis de conduire, permis provisoires) ..... 237 000 EUR
— Permis de conduire modèle carte bancaire.....140 000 EUR
— Rémunération de la commission des examens (brevets)..... 103 000 EUR
— Affiliation à des organisations internationales (CIECA)..... 6 000 EUR
— Transport des permis aux communes et avances de fonds ..... 86 000 EUR
— Traduction de documents, formations spécifiques ..... 18 000 EUR

TOTAL.....590 000 EUR

Le service Permis de conduire est responsable de l’impression et diffusion au public, via les communes ou centres d’examen, de divers documents officiels:

— rijbewijs, een nieuwe opdracht wordt gelanceerd in 2009 .....181 000 EUR
— voorlopig rijbewijs ..... 38 000 EUR
— aanvraagformulieren rijbewijs..... 16 000 EUR
— specifieke omslagen..... 2 000 EUR

TOTAAL ..... 237 000 EUR

Vanaf het tweede semester 2010 wordt er een pilootproject opgestart in 12 gemeenten voor de aflevering van rijbewijzen bankkaartmodel (punt 2). Vanaf 2011 zullen er elke maand een aantal gemeenten aan dit project worden toegevoegd zodat in 2013 in alle gemeenten rijbewijzen volgens het nieuwe model worden afgeleverd. Vanaf 2013 en gespreid over een periode van 10 jaar zullen alle papieren rijbewijzen vervangen worden door het nieuwe type rijbewijs.

Dit project brengt volgende kosten met zich: 140 kEUR in 2010, 460 kEUR in 2011, 3 112 kEUR in 2012 en 12 021 kEUR in 2013. Tegelijkertijd zullen de kosten verbonden aan de drukwerken (punt 1) en aan het transport (punt 5) progressief dalen vanaf 2 011 door de verhoging van het aantal afgeleverde rijbewijzen nieuw model (100kEUR voor de initiële set-up van de drukker + 40 kEUR voor de aanmaak en verzending van de eerste rijbewijzen bankkaartmodel).

De reglementering op het rijbewijs voorziet in een vergoeding voor de leden van de examencommissie voor kandidaat instructeurs (tarief vastgesteld per functie, per half uur + verblijfsvergoeding). Er zijn 3 examensessies per jaar; elk van hen bestaat uit een variabel aantal leden en zitdagen. De kredieten kunnen dus, voor zover de zitpenningen niet werden aangepast, enkel worden ingeschat naar analogie met voorgaand jaar.

Voor 2008 hebben we nog niet alle afrekeningen ontvangen maar desondanks kan het totale bedrag aan vergoedingen voor de leden van de examencommissie verminderd worden. (2009: 150 kEUR)

Tengevolge de invoering van de vakbekwaamheid beroepschauffeurs goederenvervoer en alsook het feit dat kandidaten die 2 x mislukken beroep kunnen aantekenen, dient een evaluatie gemaakt te worden van de nodige budgetten in 2010.

— Raming voor 2010 en volgende (onder voorbehoud) ..... 94 000 EUR
— De kredieten voor de beroepscommissie blijven gelijk in 2009 ..... 9 000 EUR

TOTAAL ..... 103 000 EUR

De CIECA (International Commission for driver testing authorities) is in 32 landen in de wereld actief op gebied van verkeersveiligheid en rijexamens.

De CIECA ijvert voor de verbetering van de verkeersveiligheid en moedigt de invoering van hoge gemeenschappelijke standaarden op het vlak van rijexamens bij haar lidstaten aan. Zij werkt aanbevelingen uit voor “best practices” inzake

— permis de conduire. Un nouveau marché est en cours en 2009:.....181 000 EUR
— permis de conduire provisoire: ..... 38 000 EUR
— formulaires de demande de permis:.. 16 000 EUR
— enveloppes spécifiques:..... 2 000 EUR

TOTAL..... 237 000 EUR

A partir de 2010 doit débuter un projet pilote ayant pour objet la délivrance des permis de conduire modèle carte bancaire (point 2.) dans 12 communes sélectionnées à cet effet. A partir de 2011, un certain nombre de communes seront incorporées au projet chaque mois afin que d’ici 2013, toutes les communes délivrent le nouveau type de permis. A partir de 2013, et pendant une période de 10 ans, tous les permis de conduire en version papier seront progressivement remplacés par un modèle carte bancaire.

Concrètement, ce projet représente un coût de 140 kEUR en 2010 (100 kEUR pour les frais de set-up initiaux de l’imprimeur + 40 kEUR pour la production et la distribution des premiers permis de conduire modèle carte bancaire), de 460 kEUR en 2011, 3 112 kEUR en 2012 et 12 021 kEUR en 2013. Parallèlement, les frais liés aux divers imprimés (point 1) et aux transports des permis (point 5) diminueront progressivement à partir de 2011 avec l’élargissement de la délivrance des permis au modèle carte bancaire.

La réglementation sur le permis de conduire prévoit une rémunération des membres composant le jury d’examen pour moniteurs d’auto-écoles (tarif fixé par fonction, par demi-heure + indemnités de séjour). Il y a 3 sessions par an; chacune d’elles comporte un nombre variable de membres du jury, et un nombre variable de jours de présence. On ne peut estimer des crédits que par similitude d’une année à l’autre, pour autant qu’il n’y ait pas révision des jetons de présence.

Tous les décomptes de 2008 ne sont pas encore parvenus, mais le montant total estimé des rémunérations des membres des jurys d’examen peut être revu à la baisse (150 kEUR inscrit en 2009).

Cependant, suite à l’introduction de la qualification professionnelle des chauffeurs routiers de transport de marchandises et au fait que les candidats qui échouent 2 fois ont la possibilité de faire appel, une nouvelle évaluation de ces frais de rémunération des membres des jurys d’examen sera nécessaire en 2010.

— Pour 2010 et les années suivantes on prévoit (provisoirement) ..... 94 000 EUR
— Les crédits prévus pour la commission de recours restent constants en 2009 .... 9 000 EUR

TOTAL:..... 103 000 EUR

La CIECA (Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile) est active dans les domaines de la sécurité routière et des examens de conduite auprès de 32 pays dans le monde.

La CIECA tient à contribuer à l’amélioration de la sécurité routière et à encourager le développement de normes communes de haut niveau en matière d’examens de conduite dans les pays-membres. Elle élabore des recommandations

rijgedrag in de EU en daarbuiten. De bijdrage voor 2010 wordt geraamd op 6 000 euro.

De rijbewijzen zijn beveiligde documenten met een hoge waarde. Zij dienen naar de gemeenten te worden gebracht, die belast zijn met de uitreiking ervan. Hiervoor wordt beroep gedaan op een firma voor beveiligd vervoer. Einde 2008 werd een jaarcontract afgesloten. Deze opdracht wordt geraamd op 76 000 euro. Het bedrag voor de geldvoorschotten blijft ongewijzigd op 10 000 euro.

Rekening houdend met bovenvermeld project ' rijbewijs bankkaarmodel' zullen de transportkosten progressief dalen vanaf 2011.

In het kader van het algemeen beheer van de dienst bestaan specifieke behoeften omtrent de vertaling van documenten (onderrichtingen voor de gemeenten) en opleidingen. Deze kost wordt voor 2010 geraamd op 18 000 euro.

BA 33 56 42 12.00.21 Kosten verbonden aan de openstelling van de markt voor examencentra en aan de organisatie van gecentraliseerde examens van vakbekwaamheid voor bestuurders van voertuigen bestemd voor het goederen- en personenvervoer.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	1 100	-	-	**-**	**-**
c	-	1 100	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Pro memorie.

Het 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 introduceert een aantal nieuwe bepalingen omtrent:

— De vakbekwaamheid en nascholing voor beroepschauffeurs van personenvervoer (D + subcategorieën) met ingang van 10 september 2008,

— De vakbekwaamheid en nascholing voor beroepschauffeurs van goederenvervoer (C + subcategorieën) met ingang van 10 september 2009,

— De liberalisering van de markt van examens, gelinkt aan de betrokken rijbewijscategorieën op respectievelijk 10 september 2008 (personenvervoer) en 10 september 2009 (goederenvervoer)

De implementatie van de richtlijn 2003/59 en het openstellen van de markt voor de rijbewijsexamens C + D, subcategorieën en de daaraan gekoppelde vakbekwaamheid

de "meilleures pratiques" pour les aptitudes à la conduite dans l'UE et au-delà de ses frontières. La contribution 2010 à la CIECA est estimée à 6 000 euros.

Les permis de conduire sont des documents sécurisés de grande valeur. Ils sont transmis aux communes chargées de leur délivrance. Le transport fait appel à une firme de transport sécurisé. Un nouveau marché annuel a été conclu fin 2008. Le marché est estimé à 76 000 euros. Le montant des avances de fonds reste constant à 10 000 euros.

Compte tenu du projet de délivrance des permis de conduire modèle carte bancaire mentionné plus haut, ces frais de transports sont amenés à diminuer progressivement à partir de 2011.

Dans le cadre de la gestion du service, apparaissent ponctuellement divers besoins en traductions de documents (circulaires aux communes, ..) et en formations spécifiques dont le coût est estimé à 18 000 euros pour 2010.

AB 33 56 42 12.00.21 — Frais de fonctionnement liés à l'ouverture du marché des centres d'examen et de 'organisation centralisée des examens de capacité professionnelle pour les chauffeurs de véhicules affectés au transport de marchandises et de personnes.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	1 100	-	-	**-**	**-**
c	-	1 100	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Pour mémoire.

L'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 introduit les dispositions suivantes:

— la certification de l'aptitude professionnelle et la formation continue des chauffeurs professionnels de personnes (permis de conduire D + sous-catégories) à compter du 10 septembre 2008;

— la certification de l'aptitude professionnelle et la formation continue des chauffeurs professionnels de marchandises (permis de conduire C + sous-catégories) à compter du 10 septembre 2009;

— la libéralisation du marché des examens, liée aux catégories de permis de conduire concernées (à compter du 10 septembre 2008 pour le transport de personnes et à compter du 10 septembre 2009 pour le transport de marchandises).

La mise en application de la Directive 2009/59 et l'ouverture du marché des examens des permis de conduire C+D, des sous-catégories, et des certifications d'aptitudes profession-

noodzaakt de redactie van examenvragen en van richtlijnen aan de examinatoren. Deze opdracht werd in het verleden steeds gerealiseerd door GOCA, die bij KB van 23 maart 1998 betreffende het rijbewijs de organisatie van de examens toegewezen kreeg.

Ingevolge de voorziene liberalisering en de IT-infrastructuur die in opdracht van de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt uitgewerkt om de examens centraal aan te sturen en de examen- en nascholingsgegevens centraal op te slaan, komt deze opdracht eveneens ten laste van de FOD. Daarom werd er in 2007 dan ook een procedure gelanceerd om deze opdracht toe te wijzen zodat het systeem per 10 september 2008 effectief operationeel kan worden voor de betrokken rijbewijscategorieën (D, D+E, D1, D1+E). Binnen de dienst was en is immers nooit overgegaan tot de aanwerving van experten voor het ontwikkelen van examenvragen en het vademecum ten behoeve van de examinatoren daar dit door de taakafbakening steeds door GOCA werd gedaan.

Om redenen van timing werd op 6 maart 2008 door de toenmalige Minister van Mobiliteit, beslist om de opdracht stop te zetten en de liberalisering van de rijbewijsexamens D + subcategorieën en de vakbekwaamheid D + subcategorieën uit te stellen.

Er worden bijgevolg geen kredieten meer voorzien voor 2010

BA 33 56 42 12.00.22 — Werkingsuitgaven i.v.m. Centrale Databank rijbewijzen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	200	-	200	**200**	**200**
c	-	200	-	200	**200**	**200**

Verklarende nota

Verkeersveiligheid heeft op het Europese niveau aanleiding gegeven tot verschillende beleidsbeslissingen die omzetting vragen naar nationaal recht.

De Europese richtlijn 2006/126/EG houdt 3 verplichtingen in:

1. Eisen waaraan het toekomende rijbewijs moet voldoen (EU Richtlijn 2006/126 art 1 & 3 o.a.):

— Invoering van een enig model,

— Harmonisering periodiciteit rijbewijzen: rijbewijzen zullen niet langer “levenslang” geldig blijven en kunnen slechts ten hoogste 15 jaar geldig blijven.

nelles qui y sont liées nécessite la rédaction de questions d’examen et de directives aux examinateurs. Cette mission a toujours été réalisée par le passé par le GOCA, qui avait l’organisation des examens dans ses attributions en vertu de l’AR du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Compte tenu de la libéralisation prévue et de l’infrastructure IT, qui a été développée pour le compte du SPF Mobilité & Transports afin de gérer les examens de manière centralisée et d’enregistrer de manière centralisée les données d’examens et des formations continues, cette mission revient également à charge du SPF. Pour cette raison, une procédure a été lancée en 2007 pour l’attribution de ce marché afin que le système puisse être effectivement opérationnel au 10 septembre 2008 pour les catégories de permis de conduire concernées (D, D+E, D1, D1+E). Le Service ne s’est jamais rallié à l’idée d’engager des experts pour réaliser le développement des questions d’examens et du vade-mecum destiné aux examinateurs étant donné que ces tâches ont toujours été réalisées par le GOCA.

Pour des raisons de timing, le Ministre de la Mobilité a décidé le 6 mars 2008 de suspendre le marché et la libéralisation des examens de permis de conduire D et sous-catégories, ainsi que la certification de l’aptitude professionnelle D et sous-catégories ont été reportées.

Pour cette raison en 2010 il n’y plus de crédits inscrits.

AB 33 56 42 12.00.22 — Frais de fonctionnement relatifs à la Banque de données Centrale permis de conduire.

(en milliers d’EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	200	-	200	**200**	**200**
c	-	200	-	200	**200**	**200**

Note explicative

Au niveau européen, la sécurité routière a donné lieu à plusieurs décisions politiques qui demandent des transpositions en droit national.

La directive européenne 2006/126/CE introduit 3 obligations:

1. Exigences auxquelles doit répondre le futur permis de conduire (Directive 2006/126/CE art. 1 & 3 e.a.)

— Introduction d’un modèle unique

— Harmonisation de la périodicité des permis de conduire: les permis de conduire ne seront plus valables “à vie” mais seront limités à 15 ans.

— Toepassing van nationale bepalingen inzake intrekking, schorsing, vernieuwing en nietigverklaring van het rijbewijs op alle rijbewijshouders die verhuizen naar een andere lidstaat,

— De verplichting om bij uitgifte van een rijbewijs, na te gaan of de aanvrager niet vervallen is van het recht tot sturen in een andere lidstaat.

— Controle op alle voorwaarden voor de aflevering van één rijbewijs per persoon (fraudebestrijding).

2. Verhoging van de verkeersveiligheid (EU Richtlijn 2006/126 art 7 & 14 o.a.):

De veiligheid op de weg moet verbeterd worden door een goed zicht te krijgen op de exacte en volledige gegevens die de basis vormen voor het al dan niet uitgeven of hernieuwen van een rijbewijs (gegevens van verval of intrekking waarvoor er geen vernieuwing van het rijbewijs mag worden gegeven, de rijgeschiktheid en de medische geschiktheid van de bestuurder, de vakbekwaamheid,…). Er moet dus voorzien worden in een gecentraliseerd systeem waar de data op een coherente manier opgeslagen worden.

3. Consulteermogelijkheden van de gegevens door andere autoriteiten (EU Richtlijn 2006/126 art 15 o.a.).

De gegevens over rijbewijzen moeten in de toekomst ter beschikking gesteld worden voor buitenlandse autoriteiten om o.a.:

— Te voorkomen dat niet Belgische personen ten onrechte een rijbewijs ontvangen in België en Belgen onterecht een rijbewijs ontvangen in het buitenland (rijbewijstoerisme).

— Gestolen rijbewijzen op te sporen of tenminste deze informatie ter beschikking te stellen voor de bestrijding van fraude en terrorisme.

— De status van het rijbewijs eveneens ter beschikking te stellen in andere landen om de veiligheid op de weg te verhogen.

De ontwikkeling van een operationele EU-rijbewijzennetwerk wordt door de richtlijn voorzien. Daarom is een centrale databank rijbewijzen nodig.

4. Centralisatie van de gegevens en aanmaak van het rijbewijs administratieve vereenvoudiging.

Aangezien de gegevens centraal bewaard worden en het rijbewijs op basis van deze gegevens centraal aangemaakt wordt, heeft dit een directe impact op de administratieve last van de gemeente van beheer, namelijk:

— Het in mindere mate beheren van de (papieren) rijbewijsdossiers, die niet meer bewaard moeten worden, vernietigd moeten worden bij een overlijden of verzonden moeten worden naar een andere gemeente van beheer bij adreswijziging.

— De verminderde administratieve last bij een centrale aanmaak van het rijbewijs.

— Application des dispositions nationales en ce qui concerne le retrait, la confiscation, le renouvellement et l'annulation du permis de conduire vis-à-vis de tous les détenteurs de permis de conduire sur le territoire d'un État membre.

— Obligation, à la délivrance d'un permis, de vérifier si le demandeur n'a pas fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire dans un autre État membre.

— Contrôle de toutes les conditions pour la livraison d'un seul permis par personne (lutte contre la fraude).

2. Augmentation de la sécurité routière. (Directive 2006/126 art 7 & 14 e.a.):

La sécurité sur la route doit être améliorée en obtenant une bonne vue sur les données exactes et complètes qui sont à la base de la délivrance ou du renouvellement d'un permis de conduire (données de déchéance ou retrait du permis pour lequel on ne peut plus renouveler le permis, l'aptitude de conduite et l'aptitude médicale du conducteur, la capacité professionnelle, …). Il faut donc prévoir un système centralisé où les données sont enregistrées de façon cohérente

3. Possibilités de consultations par d'autres autorités (Directive 2006/126 art 15 e.a.).

Les données des permis de conduire doivent à l'avenir être mises à disposition des autorités étrangères pour e.a:

— Empêcher que des personnes non-belges obtiennent à tort un permis de conduire en Belgique et que des Belges obtiennent à tort un permis de conduire à l'étranger ("tourisme" du permis de conduire).

— Repérer des permis volés ou – au moins – mettre à disposition l'information dans le cadre de la lutte contre la fraude et le terrorisme.

— Mettre à disposition du statut d'un permis dans les autres pays afin d'augmenter la sécurité sur la route.

Le développement d'un réseau européen des permis de conduire opérationnel est prévu par la directive. Une banque de données centrale des permis de conduire est donc nécessaire.

4. Centralisation des données et de la confection du permis simplification administrative

La conservation centralisée des données et la fabrication centralisée du permis présente un impact direct sur la charge administrative de la commune concernée, à savoir:

— Un amoindrissement de la gestion papier de dossiers, qui ne doivent plus être conservés, détruits en cas de décès ou transférés en cas de changement de domicile vers une autre commune.

— Une diminution de la charge administrative par une confection centralisée du permis de conduire.

De administratieve vereenvoudiging moet ook van toepassing zijn voor de burger doordat deze zo minimaal mogelijk belast wordt met extra inspanningen.

De kredieten ingeschreven op BA56 42 12.00.22, 56 42 12.00.24 en 56 42 74.00.04 hebben betrekking op dit project "Mercurius" genaamd

BA 33 56 42 12.00.24 — Werkingsuitgaven inzake informatica i.v.m. Centrale Databank rijbewijzen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	200	2 020	1 750	**350**	**350**
c	-	200	2 320	1 750	**350**	**350**

Verklarende nota

Overeenkomstig de notificaties van het conclaaf 2010, wordt t.o.v. de kredieten BC 2009, een bijkomend bedrag van 1,4 Mio euro ingeschreven op de BA 56 42 12.00.24. - Werkingsuitgaven inzake informatica i.v.m. Centrale Databank rijbewijzen voor de invoering van het rijbewijs bankkaartmodel.

Ook voor 2011 wordt deze verhoging voorzien.

.

BA 33 56 42 74.00.24 — Investeringsuitgaven inzake informatica i.v.m. Centrale Databank rijbewijzen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	600	300	200	**200**	**200**
c	-	600	-	200	**200**	**200**

Verklarende nota

Binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer zal een "Authentieke bron rijbewijzen" worden ontwikkeld. Deze databank zal alle info over de afgifte van de rijbewijzen, het verval van het recht tot sturen, de onmiddellijke intrekking van het rijbewijs en het tijdelijk rijverbod integreren. Dit project is gekoppeld aan de derde rijbewijsrichtlijn (rijbewijs in bankkaartmodel) en de richtlijn rond vakbekwaamheid van professionele chauffeurs voor goederen- en personenvervoer. Deze databank moet tegemoetkomen aan enerzijds de nood aan correcte controle in "real time" door de controlediensten en administraties (politie, justitie, gemeenten,…) en anderzijds de wens tot verdere administratieve vereenvoudiging voor de burger.

La simplification administrative profite également au citoyen en ce qu'il lui est demandé le moins possible de démarches.

Les crédits inscrits aux AB 56 42 12.00.22, 56 42 12.00.24 et 56 42 74.00.04 concernent ce projet dénommé Mercurius.

AB 33 56 4212.00.24 — Frais de fonctionnement informatiques relatifs à la Banque de données Centrale permis de conduire.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	200	2 020	1 750	**350**	**350**
c	-	200	2 320	1 750	**350**	**350**

Note explicative

Conformément aux notifications du conclave 2010, un montant supplémentaire de 1,4 Mio euros, par rapport au crédits du contrôle budgétaire 2009, est attribué au SPF Mobilité et Transports et inscrit à l'AB 56 42 12.00.24 - Frais de fonctionnement informatiques relatifs à la Banque de données Centrale permis de conduire, pour l'introduction du nouveau permis de conduire modèle carte bancaire.

Ladite augmentation est aussi prévue pour 2011.

AB 33 56 42 74.00.24 — Frais d'investissements informatiques relatifs à la Banque de données Centrale permis de conduire.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	600	300	200	**200**	**200**
c	-	600	-	200	**200**	**200**

Note explicative

Une "Source authentique permis de conduire" est en cours de développement au sein du SPF Mobilité et Transports. Cette base de données intégrera toutes les informations relatives à la délivrance des permis de conduire, à la déchéance du droit de conduire, au retrait immédiat du permis de conduire et à l'interdiction temporaire de conduire. Ce projet est lié à la troisième directive sur le permis de conduire (modèle carte bancaire) ainsi qu'à la directive relative à la qualification initiale des chauffeurs professionnels pour les transports de voyageurs et de marchandises. Cette banque de données doit répondre, d'une part, à la nécessité de contrôles effectués correctement en temps réel par les services de contrôle et les administrations (police, justice, communes,…) et, d'autre part, à la volonté de poursuivre la simplification administrative au profit des citoyens.

De invoering van de authentieke bron rijbewijzen bevat volgende onderdelen:

Op institutioneel vlak:

• het scheppen van het wettelijk kader voor de authentieke bron rijbewijzen;

• de omzetting van de 3de Europese richtlijn betreffende het rijbewijs in de Belgische rijbewijsreglementering (rijbewijs in bankkaartmodel).

• Op vlak van ICT en organisatorisch:

• voorbereiding van het dossier voor de werkwijze en de aanbesteding voor het rijbewijs-bankkaartmodel (aanmaak en implementatie in alle Belgische gemeenten);

• informaticadossier databank rijbewijzen, gekoppeld aan het rijksregister, links met alle Belgische gemeenten;

• informaticadossier interface met databanken van justitie en politie inzake rijbewijs.

• Op budgettaire vlak:

• Expertise: algemeen coördinator + IT-coördinator + jurist;

• Informatica-ontwikkeling;

• Informatica-materiaal.

Ter gelegenheid van het conclaaf 2009 werd er beslist om kredieten in te schrijven voor dit project voor een totaal bedrag van 1 000 keuro.

43. GOEDKEURING VAN TYPE-VOERTUIGEN

BA 33 56 43 12.00.28 — Kosten verbonden aan de gelijkvormigheidcontroles in het kader van de Europese richtlijnen met betrekking tot de voorwaarden ter homologatie van de voertuigen, hun aanhangwagens en hun toebehoren.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	3	3	3	**3**	**3**
c	-	3	3	3	**3**	**3**

Verklarende nota

De implementatie van de Richtlijn 2007/46 dient verplicht te gebeuren via een intensieve uitwisseling van gegevens tussen de lidstaten van de EU. Duitsland heeft reeds een geïnformatiseerde databank op punt gesteld. Er wordt voorzien in een bedrag van 3 000 EUR opdat België zich hierop zou kunnen aansluiten.

L'introduction de la source authentique des permis de conduire comprend les parties suivantes:

Sur le plan institutionnel:

• la création du cadre légal pour la source authentique des permis de conduire;

• la transposition de la 3ème directive européenne concernant le permis de conduire au niveau de la réglementation belge du permis de conduire (permis de conduire – modèle carte bancaire).

• Sur le plan ICT et organisationnel:

• Préparation du dossier de méthode de travail et adjudication permis de conduire-modèle carte bancaire (production et implémentation dans toutes les communes belges);

• dossier informatique banque de données permis de conduire, liés au registre de l'État, liens avec toutes les communes belges;

• dossier informatique interface avec les banques de données de la justice et de la police en matière de permis de conduire.

• Sur le plan budgétaire:

• Expertise: coordinateur général + coordinateur ICT + juriste;

• Informatique: développement;

• Informatique: matériel.

Lors du conclave 2009, il a été décidé d'inscrire des crédits pour ce projet pour un montant total de 1 000 kEUR.

43. AGRÉATION DE VÉHICULE - TYPES.

AB 33 56 43 12.00.28 — Coûts liés à des contrôles de conformité exercés dans le cadre des directives européennes relatives aux conditions d'homologation des véhicules automobiles, leurs remorques et leurs accessoires.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	3	3	3	**3**	**3**
c	-	3	3	3	**3**	**3**

Note explicative

L'implémentation de la Directive 2007/46 passe entre-autres obligatoirement par des échanges de données intensifs entre les États membre de l'UE. L'Allemagne a déjà mis au point une base de données informatisée. Un montant de 3 000 EUR est nécessaire afin que la Belgique puisse s'y connecter.

44. FONDS UITZONDERLIJK VERVOER

De problematiek omtrent het uitzonderlijk vervoer kon tot nog toe slechts op weinig mediabelangstelling rekenen omdat hij slechts een beperkt aantal onmiddellijk betrokkenen telt. Het betreft voornamelijk de gespecialiseerde bestuurders (meestal vertegenwoordigd door hun federaties), de opdrachtgevers (hoofdzakelijk de Belgische of buitenlandse industrie), de beheerders van de wegeninfrastructuur (vooral de Gewesten maar ook de NMBS) wiens grootste zorg erin bestaat om deze voor eventuele schade te behoeden en verkeerschaos te vermijden en de Federale Overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer – Dienst Uitzonderlijk Vervoer).

De hoofdopdracht van de Overheid bestaat in het vastleggen van reiswegen en vervoersvoorwaarden die het risico op ongevallen en verkeersopstoppingen tot een minimum herleiden en dit zonder de vervoerders te straffen door het opleggen van overgereglementeerde en weinig economische verplichtingen.

Bovendien is er een nieuwe problematiek van groeiend belang, m.n. de intermodaliteit: er dienen aan de opdrachtgever en zijn vervoerder alternatieven voor het wegtransport te worden geboden.

De Overheid heeft dus een ingewikkelde taak te vervullen, te meer daar de vergunningen in een zo kort mogelijke tijdspanne dienen afgeleverd te worden. In sommige buurlanden verloopt deze procedure sneller dan in België.

Reeds meerdere jaren wordt er met de “stakeholders” overleg gepleegd om de aflevering van alle nodige toelatingen vlotter te doen verlopen: vereenvoudiging van de aanvraagprocedures, kwaliteit van de reisweg en de verkeersvoorwaarden en de snelheid van het afleveringsproces.

Dit overleg heeft geleid tot vrij fundamentele wijzigingen steunend op twee peilers: enerzijds een koninklijk besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer en anderzijds een Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten aangaande de uitwisseling van gegevens.

Het koninklijk besluit geeft een solide juridische basis aan de door de administratie afgeleverde vergunningen en voorziet tevens in een tarifering van de retributie in functie van de snelheid waarmee deze worden afgeleverd. Het Samenwerkingsakkoord voorziet van zijn kant in de oprichting van een organiek fonds gespijsd door ontvangsten en in de teruggave van een gedeelte van de ontvangsten (25 %) aan de Gewesten voor de door hen te leveren prestaties bestaande uit het opladen en bijhouden van een databank.

De administratie heeft zichzelf verplichtingen opgelegd die enkel kunnen worden nagekomen indien een performant informaticasysteem wordt ontwikkeld.

Zoals al aangehaald, is een efficiënt, performant en klantgericht systeem vereist dat de Administratie toelaat vergunningen af te leveren. Dit systeem maakt de ontwikkeling van een aantal nieuwe informaticatools noodzakelijk. Met de bestaande toepassingen kunnen de vooropgestelde objectieven niet bereikt worden.

44. FONDS TRANSPORT EXCEPTIONNEL

La circulation des convois hors-normes est une problématique qui jusqu’à présent a été peu médiatisée parce qu’elle ne concerne directement qu’un petit nombre d’intervenants. Ceux-ci sont bien-entendu les transporteurs spécialisés souvent représentés par leur fédérations, les donneurs d’ordres (principalement l’industrie, belge ou étrangère), les gestionnaires d’infrastructures routières (essentiellement les Régions mais aussi la SNCB) dont le souci est de préserver celles-ci d’éventuelles destructions et d’éviter une circulation chaotique et l’Administration fédérale (SPF Mobilité et Transports- service des transports exceptionnels).

La mission première de l’administration est de fixer des itinéraires et des conditions de circulation minimisant les risques d’accidents ou de blocages à certains points tout en évitant de pénaliser le transporteur par des contraintes qui seraient trop contraignantes et peu économiques.

L’inter modalité est une problématique nouvelle également de plus en plus présente: des alternatives au transport routier doivent pouvoir être présentées au donneur d’ordre et son transporteur.

La tâche de l’administration est donc complexe, d’autant plus que les autorisations doivent être délivrées dans des délais les plus courts possibles. A cet égard, certains pays voisins sont plus rapides que la Belgique.

Depuis plusieurs années, une concertation est menée avec tous les “stakeholders” en vue d ‘améliorer la délivrance des autorisations sur tous les aspects: simplification des procédures de demande, qualité de l’itinéraire et des conditions de circulation et rapidité du processus.

Cette concertation vient de déboucher sur un projet de réformes assez fondamentales dont les deux piliers sont un Arrêté royal sur la circulation des convois exceptionnels d’une part et un Accord de Coopération État fédéral- Régions sur les échanges de données d’autre part.

L’arrêté royal tout en donnant une assise juridique solide aux autorisations délivrées par l’administration prévoit également un tarif de redevances fonction de la rapidité de la délivrance. L’Accord de Coopération prévoit quant à lui la création d’un fonds budgétaire alimenté par les recettes et une rétrocession d’une part des recettes (25 ou 50%- à déterminer) aux Régions pour les rétribuer pour le travail attendu, notamment l’alimentation et la tenue à jour d’une banque de données.

L’administration s’impose d’une certaine façon des obligations de résultats qui ne pourront être atteints que par la mise sur pied d’un système informatique performant.

Dans ce but, un système informatique efficace, performant et orienté client, et permettant à l’Administration de délivrer ces autorisations, est nécessaire. Ce système nécessite le développement d’un “package” d’outils informatiques nouveaux. Ces objectifs ne sont pas en effet pas réalisables avec les applications actuelles.

In de veronderstelling dat het Fonds in 2009 actief zal zijn, zal het Samenwerkingsakkoord moeten voorzien in een doorstorting aan de Gewesten van 25% van de ontvangsten.

BA 33 56 44 11.00.03 — Personeelsuitgaven: bezoldigingen en allerhande toelagen - vast en stagedoend personeel.

(in duizendtallen EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	104	104	**104**	**104**
fc	-	-	104	104	**104**	**104**

Verklarende nota

Zie globale verantwoording.

BA 33 56 44 11.00.04 — Personeelsuitgaven: bezoldigingen en allerhande toelagen - ander dan statutair personeel.

(in duizendtallen EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	-	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Zie globale verantwoording.

Werkingskosten

(in duizendtallen EUR):

PA	BA/ ***AB***	Aard/ *Nature*		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
44	12.00.01	Aankoop niet-duurzame goederen en diensten/ *Achats de biens non durables et de services*	fb fc	- -	400 400	**400** **400**	200 200	- -	-
44	12.00.04	Informatica/ *Informatique*	fb fc	- -	- -	**272** **272**	300 300	- -	- -
44	12.00.07	Verhuis/ *Déménagement*	fb fc	- -	- -	**-** **-**	- -	- -	- -
44	74.00.01	Uitrusting/ *Equipment*	fb fc	- -	- -	**-** **-**	- -	- -	- -
44	74.00.04	Informatica/ *Informatique*	fb fc	- -	- -	**-** **-**	100 100	- -	- -
Algemeen totaal / Totaux généraux			**fb** **fc**	**-** **-**	**400** **400**	**672** **672**	**600** **600**	**-** **-**	**-** **-**

Dans l'hypothèse où le fonds est créé en 2009, l'accord de coopération retenu devra prévoir une rétrocession aux Régions de 25% des recettes.

AB 33 56 44 11.00.03Dépenses de personnel: rémunérations et allocations généralement quelconques au personnel statutaire définitif et stagiaire.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	104	104	**104**	**104**
fc	-	-	104	104	**104**	**104**

Note explicative

Voir justification ci-dessous.

AB 33 56 44 11.00.04 — Dépenses de personnel: rémunérations et allocations généralement quelconques au personnel autre que statutaire.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	-	-	-	**-**	**-**
fc	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Voir justification globale.

Frais de fonctionnement

(en milliers d'EUR):

PA	BA/ ***AB***	Aard/ *Nature*		2008	2009	**2010**	2011	2012	2013
44	12.00.01	Aankoop niet-duurzame goederen en diensten/ *Achats de biens non durables et de services*	fb fc	- -	400 400	**400** **400**	200 200	- -	-
44	12.00.04	Informatica/ *Informatique*	fb fc	- -	- -	**272** **272**	300 300	- -	- -
44	12.00.07	Verhuis/ *Déménagement*	fb fc	- -	- -	**-** **-**	- -	- -	- -
44	74.00.01	Uitrusting/ *Equipment*	fb fc	- -	- -	**-** **-**	- -	- -	- -
44	74.00.04	Informatica/ *Informatique*	fb fc	- -	- -	**-** **-**	100 100	- -	- -
Algemeen totaal / Totaux généraux			**fb** **fc**	**-** **-**	**400** **400**	**672** **672**	**600** **600**	**-** **-**	**-** **-**

Verklarende nota

In 2010 wordt een bedrag van 400 000 EUR gepland voor een haalbaarheidsstudie en een functionele analyse om de juiste keuze qua te ontwikkelen informaticatoepassing voor aflevering van de vergunningen te maken.

De toepassing moet in 2010 geïmplementeerd worden opdat ze vanaf 2011 operationeel zou zijn.

De meerjarenramingen werden voorlopig niet in de voorstellen opgenomen gelet op de onzekerheid die hieromtrent nog bestaat. Deze kunnen bij gelegenheid van de budgetcontrole worden aangepast in functie van de resultaten van de in 2009 te realiseren haalbaarheidsstudie en de functionele analyse en van het in het toekomstig Samenwerkingsakkoord overeengekomen gedeelte dat aan de Gewesten moet worden overgedragen.

De jaarlijkse opbrengsten voor het begrotingsfonds worden geraamd op 1 250 000 EUR voor 2009 en op 2 312 000 EUR voor 2010.

Wanneer het informaticasysteem in 2011 volledig zal geïmplementeerd zijn, zullen de ontvangsten 3 853 000 EUR bedragen.

Het fonds mag een debettoestand vertonen (250 000 EUR in 2010).

BA 33 56 44 45.00.01 — Doorstorten aan de gewesten van 25% van de ontvangsten ter spijziging van het fonds uitzonderlijk vervoer.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	850	578	963	**963**	**963**
fc	-	850	578	963	**963**	**963**

Verklarende nota

Het Samenwerkingsakkoord met de gewesten voorziet in een doorstorting aan de 3 Gewesten van een gedeelte van de ontvangsten (25%) gerealiseerd door het Fonds uitzonderlijk vervoer.

De begroting 2009 voorzag in een doorstortingspercentage van 50%. Het ontwerp van samenwerkingsovereenkomst voorziet een percentage van 25%. Het is deze laatste berekeningshypothese die vanaf 2010 werd gebruikt.

Deze doorstorting wordt geraamd op 850 000 EUR in 2009 (50% van 1 701 000) op 578 000 EUR in 2010 (25% van 2 312 000 EUR) en op 963 000 EUR vanaf 2011 (25% van 3 853 000 EUR).

Note explicative

Un montant de 400 000 EUR est prévu en 2010 pour une étude précise de faisabilité et d'analyse fonctionnelle portant sur le juste choix de l'architecture de l'application informatique à développer pour la délivrance des autorisations nécessaires.

Le système informatique retenu devrait être implémenté en 2010 pour être opérationnel à partir de 2011.

Ces montants pourront être adaptés lors d'un prochain contrôle budgétaire en fonction d'une part des résultats de l'étude de faisabilité et d'analyse fonctionnelle qui doit être réalisée en 2009 et d'autre part des montants disponibles dépendant du pourcentage de rétrocession accordé aux Régions qui sera retenu dans l'Accord de Coopération à venir.

Les recettes annuelles du fonds budgétaire sont estimées à 1 250 000 EUR pour 2009, à 2 312 000 EUR pour l'année 2010.

A partir de 2011, lorsque le système informatique sera pleinement implémenté, les recettes annuelles atteindront 3 853 000 EUR.

Le fonds peut être débiteur (limité à 250 000 EUR en 2010).

AB 33 56 44 45.00.01 — Rétrocession aux Régions de 25% des recettes provenant de l'alimentation du fonds budgétaire pour le transport exceptionnel. (nouveau libellé)

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
fb	-	850	578	963	**963**	**963**
fc	-	850	578	963	**963**	**963**

Note explicative

L'accord de coopération avec les Régions prévoit une rétrocession aux trois Régions de 25% des recettes perçues par le Fonds transports exceptionnels.

L'élaboration du budget 2009 prévoyait un pourcentage de 50%. Cependant, le projet d'accord de coopération prévoit un pourcentage de 25%. C'est donc cette hypothèse de calcul qui a été retenue à partir de 2010.

La rétrocession aux Régions est donc estimée à 850 000 EUR en 2009 (50% de 1 701 000 kEUR), à 578 000 EUR en 2010 (25% de 2 312 000 EUR) et à 963 kEUR à partir de 2011 (25% de 3 853 000 EUR).

45. DIENST HOMOLOGATIE VOERTUIGEN

Richtlijn 2007/46/EG van 5 september 2007 stelt een kader vast voor de goedkeuring van motorvoertuigen, hun aanhangwagens en de systemen, onderdelen en technische eenheden die voor die voertuigen zijn bestemd. Zij biedt een uitgebreid juridisch en administratief kader aan alle EG-lidstaten op het vlak van goedkeuring en eenvormigheid van alle motorvoertuigen met vier of meer wielen, hun aanhangwagens en hun onderdelen.

In concreto houdt de Europese homologatie van voertuigen in na te kijken of voor elk aangeboden protype van voertuig de onderdelen en systemen beantwoorden aan de specifieke voorschriften die op hen van toepassing zijn.

In vergelijking met de huidige situatie worden bij Richtlijn 2007/46 een groot aantal nieuwigheden geïntroduceerd. De belangrijkste hebben invloed op het niveau van de organisatie van de met homologatie van voertuigen en certificatie belaste diensten:

— alle categorieën van voertuigen vallen voortaan onder de EG-procedure;

— de meerfasentypegoedkeuring van voertuigen verplicht de tussenkomst van een carrosseriebouwer die onafhankelijk is van de fabrikant van het chassis;

— integratie van de voertuigen geproduceerd in beperkte series in de homologatieprocedure van de gemeenschap

— Mits akkoord van de bevoegde instantie, kan de constructeur zelf de bij deze regelgeving voorziene tests uitvoeren en kan hij gemachtigd worden zelf het technisch rapport op te stellen;

— Invoeren van een verplichte controle op de eenvormigheid van de productie van een constructeur;

— Het aanduiden en verplicht opvolgen van de taken die, in een nauwkeurig omschreven domein, door een lidstaat werden toevertrouwd aan technische diensten.

De uitwisseling van technische en administratieve informatie tussen de lidstaten is de peiler waarop al deze processen gesteund zijn. Met uitzondering van de voertuigen die niet onder deze Richtlijn vallen (sommige speciale voertuigen) of in beperkte serie of ten individuele titel geproduceerd worden, worden alle gegevens omtrent verleende homologaties, intrekkingen, controles enz. tussen de lidstaten uitgewisseld.

Personeelseffektieven in VTE

Niveau	2008	2009	**2010**
A	-	4	**4**
B	-	4	**4**
C	-	1	**1**
D	-	-	**-**
Totaal	-	**9**	**9**

45. SERVICE HOMOLOGATION DES VÉHICULES

La Directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007 établit un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinées à ces véhicules. Elle constitue le cadre juridique et administratif étendu à l'ensemble des états membres de l'Union européenne de tous les aspects touchant à l'homologation et la conformité des véhicules routiers à quatre roues et plus, leurs remorques ainsi que leurs composants.

Concrètement, l'homologation européenne des véhicules consiste à vérifier pour chaque prototype de véhicule présenté si ses divers composants ou systèmes répondent aux prescriptions des directives particulières qui leur sont applicables.

Par rapport à la situation actuelle, la Directive 2007/46 introduit de nombreuses nouveautés. Les plus importantes ont des répercussions au niveau de l'organisation des services chargés de l'homologation des véhicules d'une part et de la certification d'autre part:

— toutes les catégories de véhicules seront désormais concernés par la procédure communautaire;

— la réception multi-étape pour les véhicules nécessitant l'intervention d'un carrossier indépendant du constructeur du châssis;

— l'intégration dans le processus d'homologation communautaire des véhicules produits en petites séries;

— sous réserve de l'accord de l'autorité, le constructeur peut réaliser lui-même des essais prévus dans ces actes réglementaires et peut être autorisé à émettre le rapport technique;

— l'introduction d'un contrôle obligatoire de la conformité de la production d'un constructeur;

— la désignation et le suivi obligatoire des missions confiées aux services techniques auxquels un État membre délègue ses compétences pour un domaine bien défini.

L'échange d'informations techniques et administratives entre les États membres est le pilier sur lequel s'appuient tous ces processus. A l'exception des véhicules sortant du champ d'application de la Directive (certains véhicules spéciaux) ou produit en petites séries ou à titre individuel, toutes les opérations d'homologation, de retraits, de contrôle, etc… se communiquent entre tous les États membres de l'UE.

Effectifs de personnel en ETP

Niveau	2008	2009	**2010**
A	-	4	4
B	-	4	**4**
C	-	1	**1**
D	-	-	**-**
Totaux	-	**9**	**9**

BA 33 56 45 11.00.06 — Personeel Dienst homologatie voertuigen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	318	316	316	**316**	**316**
c	-	318	316	316	**316**	**316**

Verklarende nota

Het is vanzelfsprekend dat door de inwerkingtreding van de Richtlijn de bestaande taken vooral op administratief en technische vlak zullen toenemen en dat er ook nieuwe zullen ontstaan (de aanduiding en opvolging van de technische diensten in uitvoering van deze richtlijn en de opvolging van de eenvormigheidscontrole van de constructeurs en carrosseriebouwers).

De Directie Certificatie en Inspectie zal tussenkomen in de erkenning en aanduiding van de technische diensten, categorieën A en B, die belast zijn met het zelf uitvoeren of het superviseren van de testen opgelegd door de Richtlijn inzake de goedkeuring van voertuigen. Momenteel beschikt deze directie nog over geen enkele medewerker om deze nieuwe taken uit te voeren.

Volgens gegevens verstrekt door de Dienst Voertuigen, zijn er momenteel een 15-tal laboratoria erkend door de FOD. Alleszins zullen er in België ingevolge het openstellen van de mark nieuwe technische diensten in het leven worden geroepen o.m fabrikanten in de sector van de aanhangwagens of onafhankelijke consultanten die als technische dienst zullen willen erkend worden. Bovendien zullen buitenlandse technische diensten vragen om in ons land erkend te worden.

Deze dossiers vragen een belangrijke administratieve behandeling en een deelname van de ploegen belast met de evaluatie en de opvolging van de technische diensten.

Bij gebrek aan bijkomend personeel riskeert België zijn verplichtingen te moeten overdragen aan andere lidstaten en op termijn een lidstaat te worden die enkel elders genomen beslissingen zal goedkeuren.

BA 33 56 45 12.00.21 — Studie voor homologaties en technische keuringen.

(in duizendtallen EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	-	114	-	**-**	**-**
c	-	-	114	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Een bedrag van 114 kEUR wordt voorzien in 2010 voor de realisatie van 2 studies:

AB 33 56 45 11.00.06 — Personnel Service homologation des véhicules.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	318	316	316	**316**	**316**
c	-	318	316	316	**316**	**316**

Note explicative

Il va sans dire que l'entrée en vigueur de la Directive amplifie les tâches existantes, surtout sur le plan administratif et le plan technique et en crée de nouvelles (notamment la désignation et le suivi des services techniques au sens de cette directive et le suivi du contrôle de conformité des constructeurs et carrossiers).

La Direction Certification et Inspection interviendra dans la reconnaissance et la désignation des services techniques des catégories A et B chargés d'effectuer eux-mêmes ou de superviser les essais prévus par la Directive en vue de la réception des véhicules. Actuellement, la Direction Certification et Inspection ne dispose d'aucun collaborateur pour exécuter ces nouvelles tâches.

Sur base des données du Service Véhicules, il y a actuellement une quinzaine de laboratoires reconnus par le SPF. Toutefois, avec l'ouverture des marchés, il est certain que de nouveaux services techniques se créeront en Belgique, entre autres des constructeurs dans le secteur des remorques ou des consultants indépendants qui demanderont à être reconnus comme services techniques. Par ailleurs, des services techniques d'autres pays demanderont également une reconnaissance dans notre pays.

Ces dossiers nécessiteront un traitement administratif important et une participation dans les équipes d'évaluation et de suivi des services techniques.

A défaut de personnel supplémentaire, la Belgique risque de devoir reporter ses obligations sur d'autres États membres et donc à terme de devenir un pays de simple entérinement de décisions prises ailleurs.

AB 33 56 4512.00.21 — Etudes pour les homologations des véhicules et les centres de contrôle technique.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	-	114	-	**-**	**-**
c	-	-	114	-	**-**	**-**

Note explicative

Un montant de 114 kEUR est inscrit en 2010 et nécessaire pour la réalisation de 2 études:

— 52 kEUR: studie betreffende emissiecontroles waaraan een voertuig moet voldoen tijdens de Europese typegoedkeuring hangen vooral af van de volgende criteria:

— De categorie (M1 of N1)

— De klasse: N1 voertuigen worden onderverdeeld in 3 klassen: I, II en III (zie bijlage 1)

— Het type van motor: elektrische (benzine) of compressieontsteking (diesel)

— Het type van brandstof: benzine, LPG, CNG en diesel.

In de laatste jaren is de wetgeving steeds ingewikkelder geworden om rekening te houden met de technische vooruitgang inzake nieuwe brandstoffen (LPG, aardgas, waterstof, enz.) en motoren (hybride voertuigen, enz.).

Deze 1e studie dient om de meetmethode bij emissiemetingen te optimaliseren.

— 62 kEUR: studie betreffende de wijze van afleveren van goedkeuringscertificaten voor voertuigen en onderdelen daarvan

Op het moment van afleveren van goedkeuringscertificaten voor voertuigen en onderdelen, wordt nagegaan of voertuigen en onderdelen voldoen aan de bestaande nationale en/of internationale reglementering en of ze geen gevaar vormen voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu. Om de internationale reglementering te kunnen volgen is een studie aangewezen voor de ophangingtest bij de periodieke keuring.

BA 33 56 45 12.00.24 — Werkingsuitgaven inzake informatica van de Dienst homologatie voertuigen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
a	-	644	754	754	**754**	**754**
b/c	-	644	754	754	**754**	**754**

Verklarende nota

Ingevolge bovengenoemde Richtlijn die voorziet in een uitwisseling van gegevens tussen België en de andere lidstaten en de fabrikanten zullen alle homologatieprocessen dienen geïnformatiseerd te worden.

De implementatie ervan moet over meerder jaren gespreid worden. In 2009 moet een eerste eenvoudige basis workflow geïmplementeerd worden. In de loop der jaren moet deze uitgebreid en verfijnd worden naar de diverse type-homologaties.

— 52 kEUR pour une étude sur les contrôles des émissions auxquels un véhicule doit satisfaire au cours de son homologation de type européenne tiennent principalement compte des critères suivants:

— la catégorie (M1 ou N1)

— la classe: les véhicules N1 sont répartis en 3 classes (I, II, III)

— le type de moteur: électrique (essence) ou allumage par compression (diesel)

— le type de carburant: essence, LPG, CNG, diesel

Au cours des dernières années, la réglementation est devenue de plus en plus compliquée afin de pouvoir prendre en compte les progrès techniques relatifs aux nouveaux carburants (LPG, gaz naturel, hydrogène liquide,…) et aux nouveaux moteurs (véhicules hybrides,…).

La première étude doit donc servir à optimaliser la méthode de mesure des émissions des particules de combustion.

— 62 kEUR pour une étude sur la méthodologie des contrôles des pièces détachées dans le cadre des contrôles techniques.

Au moment de la délivrance des certificats de conformités pour les véhicules et leurs pièces détachées, un examen est réalisé afin de savoir si les véhicules et les pièces détachées satisfont aux réglementations nationales et/ou internationales et s'ils ne présentent pas un danger pour la sécurité routière, la santé publique ou l'environnement. Une étude est nécessaire afin de pouvoir suivre la réglementation internationale des contrôles de suspension dans le cadre des contrôles techniques.

AB 33 56 4512.00.24 — Dépenses de fonctionnement informatique du Service homologation des véhicules.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	644	754	754	**754**	**754**
c	-	644	754	754	**754**	**754**

Note explicative

Suite à la directive susmentionnée qui prévoit aux autres États membres et aux constructeurs l'échange des données avec la Belgique, l'informatisation de tous les processus d'homologation est nécessaire.

La mise en application doit être répartie sur plusieurs années, en commençant en 2009 par l'implémentation d'un premier workflow de base, qui sera élargi et affiné au cours des années suivantes.

Zowel naar ontwikkeling, naar correctieve en adaptieve maintenance, als naar exploitatie moet het nodige personeel via de E-gov formule en consultancy voorzien worden. Voor de hardware moeten zowel servers, licenties als grote diskcabinetten aangeschaft worden gelet op de nood aan een gestructureerde databank en het vereiste documentbeheer (ETAES eist pdf documenten waartoe ADOBE zal gebruikt worden, xml documenten, …).

De kosten voor 2009 bedragen 1 900 000 EUR. Dit bedrag omvat de hardware, de kost van de licenties en van de ontwikkelaars. De recurrente jaarlijkse kosten worden geraamd op 1 100 000 EUR, inbegrepen de kosten van het ICT-personeel, de jaarlijkse onderhoudskosten en de licenties.

Het MB van18 januari 1977, gewijzigd op 17 maart 1982, stelt de bijdragen vast die aan de Staat dienen betaald te worden bij het indienen van een homologatiedossier bij de betrokken dienst. In 2007 bedroegen deze ontvangsten 784 935 EUR.

Gelet op de tijd die is verstreken sedert de laatste aanpassing van de bijdrage (1982) enerzijds en de uitbreiding van de aan de Dienst toevertrouwde taken anderzijds, werd een aanvraag tot herziening van de bijdragen opgestart teneinde de tarieven aan te passen aan de evolutie van het indexcijfer der consumptieprijzen sedert 1982. Mits toepassing van de geïndexeerde bedragen op de ontvangsten zouden de ontvangsten voor 2007 oplopen tot 1 635 858 EUR, wat, bij constant volume aan behandelde dossiers, een verhoging van de inkomsten met 868 923 EUR inhoudt.

Er worden ook nieuwe ontvangsten voorzien. Het betreft meer in het bijzonder afhoudingen voor het afleveren van attesten van aanstelling en evaluatie en voor behandeling van aanvragen door fabrikanten en carrosseriebouwers om zelf testen te mogen uitvoeren. Het is moeilijk om de ontvangsten voor deze post in te schatten. Momenteel zijn er ongeveer 1000 fabrikanten en carrosseriebouwers. In de veronderstelling dat er voor elke fabrikant een attest dient aangemaakt en een evaluatieaanvraag dient behandeld te worden, zal de bijkomende ontvangst neerkomen op 280 x 1 000 = 280 000 EUR.

Bovendien zullen bepaalde prestaties die voorheen gratis werden uitgevoerd m.n. de aflevering van processen-verbaal van benaming, op het prijspeil van de homologaties gebracht worden. Een simulatie, op basis van gelijkaardige in 2007 geleverd prestaties, resulteert in een bijkomende ontvangst van 147 980 EUR.

De verhoging van de gecumuleerde jaarlijkse meerontvangst kan dus geraamd worden op 1 296 903 EUR.

Aan dit bedrag kan nog een som van 31 128 EUR worden toegevoegd indien dezelfde redenering wordt gevolgd voor de indexatie van de tarieven aangerekend door de dienst homologatie voor de prestaties geleverd n.a.v. de import van tweewielers.

Cumulatie van voormelde bedragen leidt tot een geraamde meerontvangst van 1 328 031 EUR.

Pour le développement, la maintenance, ainsi que pour l'exploitation du système, le personnel nécessaire doit être prévu, via E-gov ou consultance. Pour le hardware, il faut également prévoir les serveurs, les licences et les espaces de stockages nécessaires pour l'implémentation de la base de données structurée et la gestion des documents requis (ETAES requiert des documents PDF pour lesquels ADOBE devra être utilisé, documents xml, …).

Les frais estimés pour 2009 se montent à 1 900 000 EUR. Ce montant comprend le hardware, le coût des licences et les développeurs. Les frais récurrents annuels à partir de 2010 sont estimés à 1 100 000 EUR, comprenant les dépenses pour le personnel IT, les coûts d'entretien annuels et les licences.

L'arrêté ministériel du 18 janvier 1977, modifié le 17 mars 1982, fixe les redevances à verser à l'État pour les dossiers d'homologation introduits auprès du service d'homologation. En 2007, le total des redevances était de 784 935 EUR.

Vu le temps écoulé depuis la dernière adaptation du montant des redevances (1982) d'une part et l'extension des tâches confiées au service d'homologation d'autre part, une demande de révision des montants des redevances est en cours d'introduction afin d'adapter les tarifs au niveau correspondant à l'augmentation de l'indice des prix à la consommation depuis 1982. En appliquant les montants indexés, le montant de la recette de 2007 s'élèverait à 1 653 858 EUR, soit, à volume égal de dossiers traités, une augmentation des recettes de 868 923 EUR.

De nouvelles redevances y sont également prévues. Plus précisément il s'agit des redevances pour délivrer des attestations pour la désignation et les évaluations, pour traitement de la demande des constructeurs et carrossiers pour effectuer des essais eux-mêmes. Il est difficile de prévoir le montant de recettes pour ce poste. Néanmoins pour l'instant il y a environ 1 000 constructeurs et carrossiers. Dans l'hypothèse où pour chaque constructeur, il y aurait lieu de faire une attestation et traiter une demande d'évaluation, la recette supplémentaire reviendrait à 280 x 1 000 = 280 000 EUR.

En outre, certaines prestations qui étaient exécutées gratuitement, notamment la délivrance de procès-verbaux de dénomination, sont alignées sur les redevances homologation. Une simulation basée sur le nombre de ce type de prestations enregistrées en 2007, conduit à une recette supplémentaire de 147 980 EUR.

L'augmentation annuelle de recettes cumulées peut donc être estimée à 1 296 903 EUR.

Avec en plus l'indexation des tarifs des prestations effectuées par le Service homologation dans le cadre de l'importation des deux-roues qui permettrait, en suivant le même raisonnement, une augmentation des recettes de 31 128 EUR.

Si l'on cumule les augmentations des recettes reprises aux deux points ci-dessus, on arrive à une augmentation globale de 1 328 031 EUR.

De bedoeling van deze kostenraming bestaat erin aan te tonen dat de meerkosten over een periode van 5 jaar, dit is de afschrijfperiode toegepast voor het informaticamateriaal, volledig gedekt worden door bijkomende ontvangsten.

BA 33 56 45 74.00.24Investeringsuitgaven betreffende de informatica voor de Dienst homologatie voertuigen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	612	112	112	**112**	**112**
c	-	612	112	112	**112**	**112**

Verklarende nota

Zie verantwoording hierboven.

L'objectif de cette approche est d'assurer le financement des dépenses par des recettes supplémentaires sur un délai de 5 ans, correspondant au délai d'amortissement des investissements informatiques à réaliser.

AB 33 56 45 74.00.24 — Dépenses d'investissement informatique du Service homologation des véhicules.

(en milliers d'EUR)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	-	612	112	112	**112**	**112**
c	-	612	112	112	**112**	**112**

Note explicative

Voir justification ci-dessus.

ORGANISATIEAFDELING 57 — **PERMANENTE CEL BELAST MET HET BEHEER VAN DE AFZONDERLIJKE PERSONEELSFORMATIE VAN DE FOD MOBILITEIT EN VERVOER**

Toegewezen opdrachten

Het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport bepaalt dat de Regie op 1 maart 1997 haar activiteiten stopzet. Zij bleef bestaan om de noodzakelijke werkzaamheden van de liquidatie uit te voeren tot 28 februari 1999.

Op die datum werden alle overblijvende activa en passiva van de RMT in hun totaliteit overgedragen aan de Staat.

Wat het personeel betreft voorziet hoofdstuk II van voornoemd koninklijk besluit de overdracht van ambtswege van een ganse groep statutaire personeelsleden van de RMT naar het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Deze organisatieafdeling bevat de basisallocaties die gewoonlijk in een bestaansmiddelenprogramma opgenomen worden en die de wedden van het overgehevelde personeel bevatten, de werkingskosten van de permanente cel, de sociale lasten (Sociale Dienst en renten voor arbeidsongevallen), schadevergoedingen aan derden, de basisallocaties bestemd om de uitgaven die voortvloeien uit de vereffening van de Regie te kunnen aanzuiveren, alsook de kosten van de bodemsaneringswerken.

DIVISION ORGANIQUE 57 — **CELLULE PERMANENTE CHARGÉE DE LA GESTION DU CADRE ORGANIQUE DISTINCT DU SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS**

Missions assignées

L'arrêté royal du 18 février 1997 portant des mesures en vue de la liquidation de la Régie des Transports Maritimes établit que la Régie cesse ses activités le 1er mars 1997. Elle a subsisté pour réaliser les opérations nécessitées par la liquidation, jusqu'au 28 février 1999.

À cette date, tous les actifs et passifs résiduels de la RTM étaient transférés de plein droit à l'État.

En matière de personnel, le chapitre II de l'arrêté royal précité prévoit le transfert d'office au ministère des Communications et de l'Infrastructure de toute une série d'agents statutaires de la RTM.

La présente division organique contient les allocations de base qui se retrouvent habituellement dans un programme de subsistance et qui recouvrent les frais des traitements des agents transférés, les frais de fonctionnement de la cellule permanente, les frais sociaux (Service social et rentes pour accidents de travail), l'indemnisation de tiers, allocation de base destinée à apurer les dépenses résultant de la liquidation de la Régie ainsi que le coût des travaux d'assainissement des sols.

0. ACTIVITEITENPROGRAMMA 57/0

01. Personeel

Effectieven (FTE)

Niveau	2008	2009	2010
A	4	**3**	**3**
B	6	**5**	**5**
C	5	**5**	**4**
D	9	**7**	**7**
Totalen	**24**	**20**	**19**

Uitgaven

(in duizendtallen euro)

Statuut	(PA B A)	2008	2009	2010
Statutair personeel b c	(01 11.00.03)	**1 740** **1 774**	**1 592** **1 592**	**1 337** **1 337**
Niet-statutair personeel	(01 11.00.04)	**-**	**-**	
Totalen b **c**		**1 740** **1 774**	**1 592** **1 592**	**1 337** **1 337**

Verklarende nota

Het personeelseffectief en de bezoldigingen dalen verder in 2010. De personeelsleden die als gevolg van de sluiting van de RMT in verlof voorafgaand aan het pensioen konden gaan, zijn vanaf 1/1/2007 allemaal op rustpensioen. In het jaar 2012 gaan ook de laatste personeelsleden met pensioen die als gevolg van de sluiting van de Oostende-Doverlijn in 2003 in verlof voorafgaand aan het pensioen konden gaan.

De reële kosten van de verkeersvoordelen op het spoorwegnet beginnen voor het eerst te dalen vanaf 2007. Vanaf het begrotingsjaar 2008 gingen er voor het eerst ook ambtenaren tewerkgesteld bij de Permanente Cel Afzonderlijke Personeelsformatie ex-RMT en de Sociale Dienst met pensioen. Alle personeelsleden die nog voor ambtshalve mobiliteit in aanmerking kwamen zijn geplaatst eind 2008.

Ingevolge de beslissing van het begrotingsconclaaf 2010 werd aan de overheidsdiensten een bijkomende vermindering van de personeelskredieten opgelegd van 100 mio EUR. Voor de FOD M&V betekent dit een globale vermindering van 1 076 kEUR, waarvan 41 kEUR wordt toegewezen aan de ex-RMT.

0. PROGRAMME DE SUBSISTANCE 57/0

01. Personnel

Effectifs (ETP)

Niveau	2008	2009	2010
A	4	**3**	**3**
B	6	**5**	**5**
C	5	**5**	**4**
D	9	**7**	**7**
Totaux	**24**	**20**	**19**

Dépenses

(en milliers d'euros)

Statut	(PA A B)	2008	2009	2010
Personnel statutaire b c	(01 11.00.03)	**1 740** **1 774**	**1 592** **1 592**	**1 337** **1 337**
Personnel non-statutaire	(01 11.00.04)	**-**	**-**	
Totaux b **c**		**1 740** **1 774**	**1 592** **1 592**	**1 337** **1 337**

Note explicative

L'effectif du personnel et les rémunérations continuent à diminuer en 2010. Tous les agents qui pouvaient bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite à la suite de la fermeture de la Régie des Transports maritimes, sont à la retraite à partir du 1er janvier 2007. En 2012, les derniers agents qui sont en congé préalable à la mise à la retraite à la suite de la fermeture de la ligne Ostende-Douvres en 2003, bénéficieront de la pension de retraite.

Les dépenses réelles concernant les facilités de circulation sur le réseau ferroviaire ont commencé à diminuer à partir de 2007. À partir de l'année budgétaire 2008, pour la première fois, des agents faisant partie de la Cellule Permanente et du Service Social partent peu à peu à la retraite. À la fin de 2008, tous les fonctionnaires qui entraient encore en ligne de compte pour une mobilité d'office avaient été transférés.

La décision du conclave budgétaire 2010 impose aux services publics une diminution supplémentaire des crédits de personnel de 100 mios EUR. Pour le SPF Mobilité et Transports, cela signifie une diminution globale de 1 076 kEUR, dont 41 kEUR attribués à l'ex-RMT

02. Werkingskosten

(in duizendtallen euro)

PA	BA/AB		2008	2009	2010	2011	2012	2013
02	12.00.01	**b**	**29**	**37**	**21**	**21**	**21**	**20**
		c	**29**	**37**	**21**	**21**	**21**	**20**
02	12.00.04	**b**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**
		c	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**	**1**
02	74.00.01	**b**	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**
		c	**0**	**3**	**0**	**0**	**0**	**0**
02	74.00.04	**b**	**0**	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**
			0	**7**	**0**	**0**	**0**	**0**
Algemene totalen — *Totaux généraux*		**b**	**30**	**48**	**22**	**22**	**22**	**21**
		c	**30**	**48**	**22**	**22**	**22**	**21**

Verklarende nota

Voor de B A 12.00.01 Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven is een bedrag voorzien van 21 000 EUR. De vermindering is hoofdzakelijk te wijten aan de vermindering van de activiteiten.

Voor de B A 12.00.04 Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica is een bedrag voorzien van 1 000 EUR.

Voor de B A 74.00.01 Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitsluiting van de informatica-uitgaven. Er zijn geen uitgaven voorzien.

Voor de B A 74.00.04 Investeringsuitgaven inzake informatica. Daar de vervanging van de informatica-uitrusting is gebeurd in 2009 worden er voor 2010 geen uitgaven voorzien.

02. Frais de fonctionnement

(en milliers d'euros)

Note explicative

Pour l'A B 12.00.01 Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques un montant de 21 000 EUR est prévu. La diminution est principalement attribuée à la diminution des activités.

Pour l'A B 12.00.04 Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique, un montant de 1 000 EUR est prévu.

Pour l'A B 74.00.01 Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques. Il n'y a pas de dépenses prévues.

Pour l'A B 74.00.04 Dépenses d'investissements relatives à l'informatique. Il n'y a pas de dépenses prévues en 2010 suite au remplacement du matériel informatique qui a eu lieu en 2009.

03. Andere werkingsuitgaven

B A 33 57 03 34.00.01 — Schadevergoedingen aan derden

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	7	-	-	-	**-**	**-**
c	7	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Het krediet ingeschreven op de huidige basisallocatie moet de betaling van schadevergoedingen toelaten die de ex-RMT zou dienen te betalen ingevolge gerechtelijke veroordelingen.

Vanaf het begrotingsjaar 2009 werden deze kredieten geglobaliseerd in een interdepartementale provisie. Deze wordt, op basis van de bestaand behoeften, trimestrieel via

03. Autres dépenses de fonctionnement.

A B 33 57 03 34.00.01 — Indemnités à des tiers

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	7	-	-	-	**-**	**-**
c	7	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Le crédit inscrit à la présente allocation de base doit permettre le payement des indemnités que l'ex-RTM aurait dû payer à la suite de condamnations judiciaires.

À partir de l'année budgétaire 2009 les crédits sont globalisés dans une provision interdépartementale. Une partie de celle-ci est, de manière trimestrielle, mise à la disposition

een KB van herverdeling ter beschikking gesteld van de FOD's. Deze kredieten worden binnen de sectie 33 - Mobiliteit en Vervoer - in voorkomend geval ingeschreven in de OA 21 – Beheersorganen.

De schatting van het bedrag is erg onzeker omdat het krediet afhankelijk is van de schadevergoedingen die werkelijk betaald worden in 2010 als gevolg van het afsluiten van lopende rechtszaken. In het begin van 2009 werd een oud geschil terug geactiveerd (een geschil betreffende een opzegvergoeding van een kaderlid van CIWLT/RMT).

De eventuele behoeften worden geraamd op 125 000 EUR.

04. Diverse verscheiden uitgaven

B A 33 57 04 11.00.05 — Diverse uitgaven voor sociaal dienstbetoon

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	117	117	117	117	**117**	**117**
c	117	117	117	117	**117**	**117**

Verklarende nota

In 2010 wordt een bedrag van 117 000 EUR voorzien als bijdrage in de tussenkomst van het Sociaal Dienstbetoon van de FOD Mobiliteit en Vervoer i.v.m. het afzonderlijk personeelskader evenals voor de gepensioneerden van de ex-RMT.

B A 33 57 04 14.00.10 — Saneringswerken gronden ex-RMT.

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	17	-	15	-	**-**	**-**
c	20	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

De saneringswerken van de vervuilde gronden zijn gestart in 2003 en beëindigd in 2006, één jaar vroeger dan voorzien.

OVAM besliste wel dat een aantal zones verder gemonitord moesten worden wat gebeurde door de firma ABO NV die tevens de saneringswerken begeleidde. Gelet op de resultaten van de monitoring kon de begeleiding nog niet beëindigd worden. In de loop van 2009 werd bijgevolg een bedrag van 10 000 EUR vastgelegd ter aanvulling van het nog bestaande visum (+/- 8 000 EUR) Hiervan zal in 2010 nog 15 000 EUR dienen betaald te worden.

du SPF via un AR de répartition. Le cas échéant, ces crédits seront inscrits à la section 33 – Mobilité et Transports – à la DO 21 – Organes de gestion.

L'estimation est très aléatoire car le crédit dépend des indemnisations qui seront réellement payées en 2010 en raison de la clôture d'affaires judiciaires en cours. Au début de l'année 2009, une ancienne affaire (un litige concernant un préavis de licenciement d'un cadre de la CIWLT/RMT) a été réactivée.

Les besoins sont pour l'instant estimés à 125 000 EUR.

04. Dépenses diverses et variées

A B 33 57 04 11.00.05 — Dépenses diverses pour le Service Social

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	117	117	117	117	**117**	**117**
c	117	117	117	117	**117**	**117**

Note explicative

Une contribution de 117 000 EUR est prévue en 2010 pour couvrir les frais d'intervention de l'ASBL Service Social du Service Public Fédéral Mobilité et Transports pour le personnel du cadre distinct ainsi que le personnel pensionné de l'ex-RTM.

A B 33 57 04 14.00.10 — Travaux d'assainissement des sols ex-RTM.

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	17	-	15	-	**-**	**-**
c	20	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Les travaux d'assainissement ont commencé en juillet 2003 et se sont terminés en 2006, soit un an plus tôt que prévu.

L'OVAM a cependant décidé qu'il était encore nécessaire de faire du monitoring dans un certain nombre de zones, ce qui est réalisé par la firme ABO SA qui accompagne les travaux d'assainissement. Compte tenu des résultats de ce monitoring, l'accompagnement ne pouvait pas encore être terminé. Dans le courant de 2009, un crédit de 10 000 EUR a par conséquent été engagé en complément du visa encore existant (+/- 8 000 EUR). De cela, 15 000 EUR devront encore être payés en 2010.

Bedoeld vereffeningskrediet werd gecompenseerd op BA 34.00.05

B A 33 57 04 34.00.05 — Uitgaven voortspruitend uit de vereffening van de Regie voor Maritiem Transport

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	160	1 111	1 160	131	**119**	**112**
c	179	1 111	1 175	131	**119**	**112**

Verklarende nota

Voor de begroting 2010 is er een bedrag van 1 175 000 EUR voorzien op de B A 34.00.05 voor het sociaal passief, dit is een verhoging van 64 000 EUR in vergelijking met het jaar 2009 (1 111 000 EUR). De verhoging in 2010 is hoofdzakelijk te wijten aan een verhoging van de eventueel te betalen intresten aan Naviganda.

Het voorziene bedrag op deze B A wordt als volgt verdeeld over het sociaal passief van de CIWLT (Compagnie Internationale des Wagons-Lits) en de Regie voor Maritiem Transport:

1. Een deel van het sociaal passief betreft de verbrekingsvergoedingen die, in uitvoering van de in 1997 gesloten collectieve arbeidsovereenkomsten, moeten betaald worden aan ex-contractuelen van de RMT die na ontbinding van de RMT tewerkgesteld werden, doch hun werk opnieuw kwijt geraakten (een provisie van 7 000 EUR).

2. Een ander deel van het sociaal passief van de CIWLT/RMT voor een bedrag van 4 500 EUR (vermindering met 500 EUR t.o.v. 2009) betreft:

— de aanvullende sociale toeslag bovenop de werkloosheidsvergoeding te betalen aan sommige ex-personeelsleden van CIWLT/RMT. Eén personeelslid geniet ondertussen van zijn rustpensioen;

— eventuele terug te betalen persoonlijke bijdragen van de partner, betaald aan de groepshospitalisatieverzekering CIWLT, dit als gevolg van het overlijden van een personeelslid of van zijn (haar) partner.

3. Opzegvergoedingen te betalen aan personeel van CIWLT/RMT dat na langdurige arbeidsongeschiktheid terug arbeidsgeschikt wordt verklaard (een provisie van 3 000 EUR).

4. Hospitalisatieverzekering voor de (ex)-werknemers van CIWLT/RMT (84 000 EUR). Indexering van de tarieven wordt gecompenseerd door de natuurlijke afvloei van aangeslotenen (overlijden).

5. Aanvullende bijdrage op de werkloosheidsvergoeding in het kader van het brugpensioen te betalen aan het Fonds Sluiting der Ondernemingen – sluiting lijn Oostende – Dover (31 000 EUR).

6. Rechtszaak Belgische Staat (RMT)/Naviganda:

Cela signifie que le crédit de liquidation a été compensé sur l'AB 34.00.05.

A B *33 57 04 34.00.05 —Dépenses découlant de la liquidation de la RTM*

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	160	1 111	1 160	131	**119**	**112**
c	179	1 111	1 160	131	**119**	**112**

Note explicative

Pour le budget 2010, un montant de 1 175 000 EUR est prévu à l'A B 34.00.05 pour le passif social, ce qui représente une augmentation de 64 000 EUR par rapport à 2009 (1 111 000 EUR). L'augmentation en 2010 est principalement attribuée à une augmentation des intérêts éventuels à payer à Naviganda.

Le montant prévu à cette A B est réparti entre le passif social de la CIWLT/RTM et la Régie des Transport Maritimes:

1. Une partie du passif social est constituée des indemnités de rupture à verser aux ex-agents contractuels de la RTM remis au travail après la dissolution de la RTM, en exécution d'une convention collective du travail conclue en 1997, sommes leur revenant du fait qu'ils se sont retrouvés au chômage (une provision de 7 000 EUR).

2. Une autre partie du passif social de la CIWLT/RTM pour un montant de 4 500 EUR (diminution de 500 EUR par rapport à 2009) concerne:

— l'allocation sociale complémentaire à payer en plus de l'indemnité de chômage de certains agents de la CIWLT/RTM. Un agent bénéficie entre-temps de la pension de retraite;

— un remboursement éventuel des contributions versées à l'assurance collective pour frais d'hospitalisation de la CIWLT pour le ou la partenaire d'un ex-agent, à la suite du décès de ce dernier.

3. Indemnités de préavis à payer au personnel de la CIWLT/RTM qui est à nouveau déclaré apte après une incapacité de travail de longue durée (une provision de 3 000 EUR).

4. Frais d'assurance d'hospitalisation pour les (ex-)travailleurs de la CIWLT/RTM (84 000 EUR). L'indexation des tarifs est compensée par une réduction naturelle du nombre des affiliés (décès).

5. Contribution complémentaire aux indemnités de chômage, dans le cadre des prépensions à payer au Fonds de fermeture d'entreprises – fermeture du ligne Ostende – Dover (31 000 EUR).

6. Affaire État belge (RTM)/Naviganda:

Een gunstige beslissing werd uitgesproken in deze zaak (vonnis van 11/12/2007). Naviganda gaat in hoger beroep, (dagvaarding op 15/02/2008). De pleitdatum is vastgelegd op 11 september 2009. De uitspraak wordt verwacht eind 2009, **eventuele betaling in 2010**. De maximale schadevergoeding, intresten inbegrepen, wordt geraamd op 1 045 000 EUR

Rechtzaak Belgische Staat (RMT) / Naviganda

Naar aanleiding van het stopzetten van de activiteiten van de RMT op 01/03/1997 loopt er een rechtszaak tussen de Belgische Staat (Regie voor Maritiem Transport) en Naviganda betreffende het onrechtmatig verbreken van een vervoerscontract, stockage- en distributiecontract van gasolie en heavy fuel ten behoeve van de schepen van de RMT.

Dagvaarding RMT – eerste rechtszaak: Naviganda nam juridische stappen tegen de Belgische Staat om een schadevergoeding te vorderen omdat de opzegtermijn niet gerespecteerd werd en zij hierdoor aanzienlijke schade zou hebben geleden. De rechtbank oordeelde in eerste zitting (vonnis van 17/4/2000 van de rechtbank van eerste aanleg te Brugge) dat deze eis onontvankelijk was omdat Naviganda, minstens deels, voor de verbintenissen aangegaan ten opzichte van de RMT niet ingeschreven was in het handelsregister. In beroep (hof van beroep te Gent) werd de eis van Naviganda ontvankelijk doch ongegrond verklaard omdat Naviganda ten tijde van de aanbesteding haar inschrijving in het handelsregister beperkt was tot vervoercommissionair. De taken van opslag, beheer en exploitatie waren niet vermeld.

Tweede rechtszaak: Naviganda stelde zich op 14/12/2001 administratief in orde en legde op 24/12/2001 een nieuwe klacht met verzoek om schadevergoeding neer bij de rechtbank van eerste aanleg te Brugge. De rechtbank besliste op 12/10/2004 dat de vordering van Naviganda ontvankelijk was en dat er een deskundige diende aangesteld om de door Naviganda geleden schade te bepalen. Tegen deze beslissing werd beroep aangetekend. De uitspraak is gepland voor september 2009.

De schade geëist door de tegenpartij bedraagt 425 500 EUR + moratoire intresten+gerechtskosten. In het worst case scenario zou de totale schadevergoeding kunnen oplopen tot 1 045 000 EUR.

In begroting 2009 werd reeds een bedrag van 997 000 ingeschreven. Intussen is gebleken dat deze zaak naar 2010 wordt verschoven.

Une décision favorable a été prononcée dans cette affaire (Arrêt de 11/12/2007). Naviganda a fait appel (assignation du 15/02/2008). La date des plaidoiries est fixée au 11 septembre 2009. L'arrêt est attendu pour la fin de 2009, avec payement éventuel en 2010. L'indemnisation maximale, intérêts inclus, est estimée à 1 045 000 EUR.

Affaire État belge (RTM) / Naviganda

Suite à l'arrêt des activités de la RTM le 01/03/1997, une affaire juridique est toujours en cours entre l'État Belge (Régie des Transports Maritimes) et Naviganda concernant l'annulation illégitime du contrat de transport, de stockage et de distribution de gasoil et de fuel lourd destinés aux navires de la RTM.

Assignation RTM – premier procès: Naviganda assigna la RTM en justice pour non-respect des clauses de résiliation de ce contrat et entama une procédure de poursuite en dommages et intérêts à l'encontre de l'État belge. Le tribunal de première instance de Brugge, dans son verdict du 17/4/2000, jugea la plainte irrecevable, étant donné que Naviganda n'était pas en ordre de registre du commerce concernant l'ensemble des activités découlant des obligations liées au contrat précité. En appel, la cour d'appel de Gand estima néanmoins la procédure de poursuite recevable, argumentant qu'au moment de l'adjudication, l'inscription de Naviganda au registre du commerce était valable, bien que limitée à l'activité de commissionnaire de transport, mais pas pour les activités de stockage, de gestion et d'exploitation.

Deuxième procès: le 14/12/2001, Naviganda se mit administrativement en ordre et déposa le 24/12/2001 une nouvelle plainte en dommages et intérêts auprès du tribunal de première instance de Brugge. Celui-ci a estimé, dans son verdict du 12/10/2004 que l'action de Naviganda est recevable et qu'un expert est désigné afin de déterminer le montant des dommages et intérêts. Il a été fait appel de cette décision. L'arrêt est prévu pour septembre 2009.

Le montant des dommages réclamés par la partie adverse s'élève à 425 500 EUR + des intérêts moratoires + des dépens. Dans le plus mauvais scénario, l'indemnité totale pourrait s'élever à 1 045 000 EUR.

Un montant de 997 000 EUR a été inscrit dans le budget 2009. Entretemps, il est probable que cette affaire sera reportée en 2010.

ORGANISATIEAFDELING 58 —
LASTEN VAN HET VERLEDEN

Toegewezen opdrachten

Wat het voormalige departement Verkeerswezen betreft, werden aanvankelijk twee basisallocaties behouden:

BASISALLOCATIE 58 12 81.00.28

Deze BA heeft betrekking op de werken uitgevoerd in het kader van de bevordering van het stads- en streekvervoer waarvoor een vastlegging werd bekomen voor 31 december 1988 en die krachtens de bijzondere financieringswet van de gemeenschappen en gewesten door de nationale staat dienen vereffend te worden.

Op 1 januari 2009 bedroeg de totale encours 13.273.393 euro. De begrotingen voor 2009 en 2010 voorzien vereffeningskredieten van elk 318.000 euro. De betalingen die werkelijk uitgevoerd worden gedurende deze jaren zullen met dit bedrag de encours verminderen.

BASISALLOCATIE 58 12 31.00.03

Bovengenoemde financieringswet stelt uitdrukkelijk dat de interest van de leningen verleend aan de maatschappijen voor intercommunaal vervoer ten laste blijven van de nationale begroting. In 2005 werd nog een bedrag van 40.000 euro voorzien.

De tussenkomst van de Staat in deze materie is vanaf 2006 volledig verdwenen.

Wat het voormalig departement van Openbare Werken betreft

In 1995 werd een nieuwe B.A. voorzien om eventuele uitgaven allerhande te dekken, in het kader van het Wegenfonds en met uitsluiting van investeringsuitgaven. In 2005 wordt op de BA geen krediet meer ingeschreven aangezien het Wegenfonds gedurende het jaar 2004 definitief ontbonden werd.

Sedert 1994 werd een reeks basisallocaties, die in de vorige begrotingen voorkwamen, door twee basisallocaties vervangen, met het oog op een beter begrotingsbeheer:

B.A.: 58 14 73.00.02: Wegenfonds

B.A.: 58 14 73.00.25: Lasten van het verleden van het voormalige departement Open bare Werken.

Vanaf 1996 werden deze 2 BA's samengevoegd tot één enkele (73.00.25). De op deze basisallocatie ingeschreven kredieten hebben betrekking op de uitgaven die ten laste van de centrale staat blijven, volgens de bepalingen van artikel 61 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en Gewesten, en dit in het kader van de werken in hoofdzaak ondernomen door de toenmalige besturen Wegen en Waterwegen.

DIVISION ORGANIQUE 58 —
CHARGES DU PASSE

Missions assignées

Pour ce qui concerne l'ancien département des Communications, il subsiste deux allocations de base:

L'ALLOCATION DE BASE 58 12 81.00.28.

Cette AB a trait aux travaux exécutés dans le cadre de la promotion du transport urbain et interurbain, pour lesquels un engagement a été obtenu avant le 31 décembre 1988. Selon la loi spéciale de financement des communautés et des régions, les factures doivent dans ce cas être honorées par l'État fédéral à concurrence des soldes engagés disponibles.

L'encours global au 1ier janvier 2009 était de 13.273.393 euros. Les budgets d'ordonnancement prévus pour les années 2009 et 2010 s'élèvent à 318.000 euros. Les payements qui seront exécutés au cours de ces années, réduiront d'autant l'encours.

L'ALLOCATION DE BASE 58 12 31.00.03.

La loi de financement précitée dispose expressément que les intérêts des emprunts attribués aux sociétés de transport intercommunal restent à charge du budget national. En 2005, un montant de 40.000 euros a été prévu.

L'intervention de l'État Fédéral dans ces matières a disparue à partir de 2006.

Pour ce qui concerne l'ex-département des Travaux publics

En 1995, une A.B. a été prévue pour couvrir d'éventuelles dépenses de toute nature dans le cadre du Fonds des Routes, à l'exclusion de dépenses d'investissement. En 2005, aucun crédit n'est inscrit à cette AB, étant donné que le Fonds des Routes a été liquidé définitivement en 2004.

En 1994, deux allocations de base ont remplacé la série reprise dans les budgets antérieurs et ce, en vue d'une meilleure gestion budgétaire. Il s'agit de:

l'AB 58 14 73.00.02: Fonds des Routes

l'AB 58 14 73.00.25: Charges du passé de l'ex-Ministère des Travaux Publics.

En 1996, les deux AB ont été fusionnées en une seule (73.00.25). Les crédits inscrits sur cette allocation de base ont trait aux dépenses qui restent à charge de l'État fédéral suivant les dispositions de l'article 61 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 concernant le financement des Communautés et des Régions, et ce, dans le cadre des travaux publics entrepris essentiellement par les anciennes administrations des Routes et des Voies hydrauliques.

12. Vervoer te Land: MIV

B.A. 33 58 12 81.00.28 — Werken, leveringen en diensten bestemd voor de bevordering, de modernisering, de verhoging van de kwaliteit en veiligheid van de diensten van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	318	318	318	318	**318**	**318**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota

Voor een beter beheer van het vereffeningskrediet werden B.A. 58 11 81.00.28 en B.A. 58 12 81.00.28 vanaf 1994 samengevoegd.

De toestand is de volgende:

— Vastleggingen:

Sinds 1 januari 1989 zijn er geen nieuwe vastleggingskredieten meer. Rekening houdend met de uitgevoerde betalingen en met de annulatie van in onbruik geraakte visa, blijft op 1.1.2009 een encours van 13.273.393 euro.

— Het vereffeningskrediet werd vastgesteld enerzijds rekening houdend met de verwezenlijkte en de nog steeds aan gang zijnde werken en aan de andere kant op basis van de door de Gewesten opgemaakte ramingen.

Voorziene vereffeningen in 2010: 318.000 EUR.

14. Openbare Werken

B.A. 33 58 14 73.00.25 — Aanzuivering van de vorderingen voortspruitend uit de verbintenissen die vóór 1 januari 1989 door de besturen van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds werden aangegaan in het kader van de openbare investeringen

(in duizendtallen euro)

ks	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	1	200	200	200	**200**	**200**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Verklarende nota.

De dossiers betreffende werken ten laste van deze basisallocatie worden beheerd door verschillende diensten die het ex-Ministerie van Openbare werken en het ex-Wegenfonds

12. Transports Terrestre: STI

B.A. 33 58 12 81.00.28 — Travaux, fournitures et services destinés à la promotion, la modernisation, l'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports en commun secondaires urbains et interurbains

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	318	318	318	318	**318**	**318**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative

Pour une meilleure gestion des crédits d'ordonnancement, les A.B. 58 11 81.00.28 et 58 12 81.00.28 ont été regroupées depuis 1994.

La situation est la suivante:

— Engagements:

Depuis le 1er janvier 1989, il n'y a plus aucun crédit d'engagement. Compte tenu des ordonnancements réalisés et de l'annulation des soldes de visas devenus inutiles, l'encours subsistant au 1.1.2009 s'élève à 13.273.393 euros.

— Le crédit d'ordonnancement a été déterminé en tenant compte d'une part des travaux réalisés et de ceux encore en exécution et d'autre part sur base des estimations établies par les Régions.

Ordonnancements prévus en 2010: 318.000 EUR.

14. Travaux Publics

B.A. 33 58 14 73.00.25 — Apurement des créances découlant d'engagements contractés avant le 1 janvier 1989 par les administrations de l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes dans le cadre des investissements publics

(en milliers d'euros)

sc	2008	2009	2010	**2011**	**2012**	**2013**
b	1	200	200	200	**200**	**200**
c	-	-	-	-	**-**	**-**

Note explicative.

Les dossiers de travaux à charge de la présente allocation de base sont gérés par les divers services que l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes avaient dans

in de provincies hadden, en die op 1.1.1989 werden geregionaliseerd. Het departement kan dus niet precies bepalen welke bedragen in 2009 kunnen worden geordonnanceerd.

Hoewel men tot op heden een stelselmatige vermindering van de ordonnanceringen heeft vastgesteld, wordt het noodzakelijk geacht om voldoende kredieten te voorzien, rekening houdend met de omvang van de bestaande encours.

Krachtens de bijzondere financieringswet, moet het departement de facturen vereffenen in verband met werken waarvan de vastlegging voor 1/1/1989 werd genomen met als beperking het bedrag van de vastlegging en op voorafgaandelijke voorwaarde dat het gefactureerde exact en exclusief overeenkomt met het onderwerp van de vastlegging (uitgezonderd alle onvoorziene gebeurtenissen bij de uitvoering).

De encours bedroeg op 1/1/2009 113.772.316 euro.

Voor 2010 wordt een vereffeningskrediet van 200.000 euro voorzien.

les provinces et qui ont été régionalisés au 1.1.1989. Le département ne peut donc pas estimer exactement le montant qui pourrait être ordonnancé en 2009.

Bien que l'on ait constaté une diminution constante des ordonnancements, il est estimé indispensable de prévoir un crédit suffisant étant donné l'ampleur de l'encours subsistant.

En vertu de la loi spéciale de financement, le département doit s'acquitter des factures introduites pour les travaux engagés avant le 1/1/1989 dans la limite des sommes engagées et en s'assurant préalablement de ce que la facturation corresponde exactement et exclusivement à l'objet engagé (exclusion faite de tout incident d'exécution).

L'encours au 1/1/2009 est de 113.772.316 euros.

Un crédit d'ordonnancement de 200.000 euros est prévu en 2010.

Centrale drukkerij – Deze publicatie wordt uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier
Imprimerie centrale – Cette publication est imprimée exclusivement sur du papier certifié FSC