

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 november 2014

**VERANTWOORDING
VAN DE ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING
voor het begrotingsjaar 2015**

*** 33. FOD MOBILITEIT EN VERVOER**

Zie:

Doc 54 0497/ (2014/2015):

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

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

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 novembre 2014

**JUSTIFICATION DU
BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES
pour l'année budgétaire 2015**

*** 33. SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS**

Voir:

Doc 54 0497/ (2014/2015):

- 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 Economie, PME, Classes moyennes et Énergie
- 019: 33. SPF Mobilité et Transports
- 020: 44. SPP Intégration sociale, Lutte contre la pauvreté et Économie sociale
- 021: 46. SPP Politique scientifique
- 022: 51. SPF Finances, pour la Dette publique
- 023: 52. SPF Finances, pour le Financement de l'Union européenne

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

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
 QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
 CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
 CRABV: Beknopt Verslag
 CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)

PLEN: Plenum
 COM: Commissievergadering
 MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
 QRVA: Questions et Réponses écrites
 CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
 CRABV: Compte Rendu Analytique
 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: 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
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.dekamer.be
 e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
 Place de la Nation 2
 1008 Bruxelles
 Tél. : 02/ 549 81 60
 Fax : 02/549 82 74
 www.lachambre.be
 courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

33. FOD MOBILITEIT EN VERVOER**INHOUDSOPGAVE**

- 01. Beleidsorganen van de staatssecretaris voor leefmilieu, energie en mobiliteit, toegevoegd aan de minister van binnenlandse zaken, en staatssecretaris voor staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister
 - 0. Beleid en missie
- 21. Beheersorganen
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 1. Studies en acties inzake mobiliteit en vervoer
- 22. Autonome diensten
 - 1. Onderzoeksorgaan spoor
 - 2. Onderzoeksorgaan scheepvaart
 - 3. Ombudsdienst luchtvaart
 - 4. Ombudsdienst treinreizigers
 - 5. Dienst regulering van het spoorwegvervoer en exploitatie van de luchthaven Brussel-nationaal
 - 6. DVIS
 - 8. Onderzoeksorgaan ongevallen en indedenten luchtvaart
- 41. Overheidsbedrijven
 - 5. Overheidsbedrijven
- 51. Mobiliteit en spoorbeleid
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 1. Spoorwegvervoer
 - 7. Duurzame mobiliteit
 - 8. Intermodaliteit
- 52. Luchtvaart
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 1. Regeling van het luchtverkeer en internationale samenwerking
 - 4. Luchthaven Brussel-nationaal
 - 5. Fonds voor de financiering en de verbetering van de controle, inspectie, onderzoek smiddelen en van de preventieprogramma's van de luchtvaart
- 53. Maritiem vervoer
 - 0. Bestaansmiddelenprogramma
 - 1. Herziening maritiem recht
 - 2. Bijdragen aan internationale instellingen
- 55. Vervoerinfrastructuur
 - 1. Samenwerkingsakkoord federale staat /Brussels hoofdstedelijk gewest
 - 2. Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel

33. SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS**TABLE DES MATIÈRES**

- 01. Organes stratégiques du secrétaire d'état à l'environnement, à l'énergie et à la mobilité, adjoint à la ministre de l'intérieur, et secrétaire d'état aux réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre
 - 0. Politique et stratégie
- 21. Organes de gestion
 - 0. Programme de subsistance
 - 1. Etudes et actions en matière de mobilité et transports
- 22. Services autonomes
 - 1. Organisme d'enquête rail
 - 2. Organe d'enquête navigation
 - 3. Service médiation aérienne
 - 4. Service médiation voyageurs ferroviaires
 - 5. Service régulation transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-national
 - 6. SSICF
 - 8. Organisme d'enquête accidents et incidents aériens
- 41. Entreprises publiques
 - 5. Entreprises publiques
- 51. Mobilité durable et ferroviaire
 - 0. Programme de subsistance
 - 1. Transport ferroviaire
 - 7. Mobilité durable
 - 8. Intermodalité
- 52. Transport aérien
 - 0. Programme de subsistance
 - 1. Régulation du trafic aérien et coopération internationale
 - 4. Aéroport Bruxelles-national
 - 5. Fonds pour le financement et l'amélioration des moyens de contrôle, d'inspection, d'enquête et des programmes de prévention de l'aéronautique
- 53. Transport maritime
 - 0. Programme de subsistance
 - 1. Révision du droit maritime
 - 2. Contributions à des organismes internationaux
- 55. Infrastructure transport
 - 1. Accord de coopération état fédéral -région Bruxelles capitale
 - 2. Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles

56. Mobiliteit, wegvervoer en verkeersveiligheid	56. Mobilité, transport routier et sécurité routière	195
0. Bestaansmiddelenprogramma	0. Programme de subsistance	
3. Wegvervoer	3. Transport routier	
4. Inschrijving motorvoertuigen	4. Immatriculation des véhicules	
5. Rijbewijs	5. Permis de conduire	
6. Uitzonderlijk vervoer	6. Transport exceptionnel	
7. Subside belgisch instituut voor verkeersveiligheid (BIVV)	7. Subside institut belge pour la sécurité routière	
57. Permanente cel belast met het beheer van de afzonderlijk personeelsformatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer	57. Cellule permanente chargée de la gestion du cadre organique distinct du SPF Mobilité et Transports	220
0. Bestaansmiddelenprogramma	0. Programme de subsistance	
58. Lasten van het verleden	58. Charges du passé	223
1. Lasten van het verleden	1. Charges du passé	

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING : 01**

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

Toegewezen opdrachten

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

PROGRAMMA 0**BELEID EN MISSIE*****Aangewende middelen******01 Bestaansmiddelen***

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

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 01**

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

Missions assignées

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

PROGRAMME 0**POLITIQUE ET STRATEGIE*****Moyens mis en oeuvre******01 Subsistance***

A.B. 33 01 01 110001 : Rémunérations et frais de représentation du Secrétaire d'État

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	213	214	223	223	223	223	223	Engagement
Vereffeningen	213	214	223	223	223	223	223	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	1 647	1 621	1 635	1 635	1 635	1 635	1 635	Engagement
Vereffeningen	1 645	1 621	1 635	1 635	1 635	1 635	1 635	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	310	310	310	310	310	Engagement
Vereffeningen	-	-	310	310	310	310	310	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bezoldiging en vergoedingen van experts

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

Description / Base légale / Base réglementaire

Les rémunérations et allocations des experts

A.B. 33 01 01 1211.4 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	6	7	7	7	7	7	Engagement
Vereffeningen	-	6	7	7	7	7	7	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

B.A. 33 01 01 121119: Werkingskosten

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	310	294	327	327	327	327	327	Engagement
Vereffeningen	294	295	327	327	327	327	327	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het aangevraagde krediet bevat volgende uitgaven:

- Bureaubenodigdheden, onderhoud lokalen, opleiding, postzegels,
- Verplaatsingen, diverse kosten,...
- Kopieerapparaten, fax
- Belgacom, Proximus,
- Presse en Communication
- Leasing wagens
- Huishoudkosten

Description / Base légale / Base réglementaire

Le crédit demandé comprend les dépenses suivantes:

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

- Energetische uitgaven: loodvrije benzine, diesel, LPG.

B.A. 33 01 01 122148: Betaling voor gedetacheerd personeel

- Dépenses énergétiques: essence, diesel, LPG.

A.B. 33 01 01 122148 : Paiement pour personnel détaché

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	163	169	182	182	182	182	182	Engagement
Vereffeningen	152	169	182	182	182	182	182	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Gedetacheerd personeel

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

Description / Base légale / Base réglementaire

Personnel détaché

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	4	12	15	15	15	15	15	Engagement
Vereffeningen	4	12	15	15	15	15	15	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	12	15	15	15	15	15	Engagement
Vereffeningen	-	12	15	15	15	15	15	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet is bestemd voor de aankoop van informaticamateriaal.

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING : 21****BEHEERSORGANEN****Toegewezen opdrachten****1. Ondersteuningscellen****Diensten van de Voorzitter***Strategische dienst*

Om beter in te spelen op de behoeften die bestaan rond communicatie, interne samenwerking, verbetering van de dienstverlening naar de klanten, duurzaamheid enz., is een strategische dienst opgericht.

Hieronder vallen o.a: het secretariaat van het directiecomité, communicatie, dienstverlening en persrelaties, eurocoördinatie & parlementaire vragen, duurzame ontwikkeling en EMAS, crisiscel.

Juridische Dienst

De Juridische Dienst zorgt voor de behandeling van het geschil en garandeert de continuïteit van deze dienst. Hij speelt een pilootrol inzake legistiek.

De Juridische Dienst werkt samen met de jurissen van het Departement. Hij bepaalt de strategische opties op het vlak van geschillen, legistiek en het beheer/organisatie van de juridische middelen.

De Cel Governance & Beheer

De missie van deze Cel is het bezorgen van een toegevoegde waarde aan de FOD Mobiliteit en Vervoer door het management te steunen bij de uitvoering van haar doelstellingen en meer in het algemeen in het kader van de verwezenlijking van de algemene doelstellingen van de Federale Staat.

De Vertaaldienst

De vertaaldienst centraliseert de vertaalaanvragen van de FOD.

Dienst Interne Audit

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

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 21****ORGANES DE GESTION****Missions assignées****1. Les services d'appui****Les services du Président***Le Service stratégique*

Pour mieux répondre aux besoins en matière de communication, de collaboration interne, d'amélioration du service aux clients, de durabilité, etc., un service stratégique a été créé.

Ce service comprend e.a.: le secrétariat du comité de direction, la communication, le service aux clients et les relations avec la presse, l'eurocoordination & les questions parlementaires, le développement durable et EMAS, la cellule de crise.

Le Service Juridique

Le Service Juridique assure la gestion du contentieux et garantit la continuité de ce service. Il joue un rôle de pilote en matière de légistique.

Le Service Juridique collabore avec les juristes du Département. Il définira les options stratégiques en matière de contentieux, de légistique et de gestion/organisation des ressources juridiques.

La Cellule Gouvernance et Gestion

La Cellule a pour mission de fournir de la valeur ajoutée au SPF Mobilité et Transports en assistant le management tant dans la mise en œuvre de ses objectifs que plus globalement dans le cadre de la réalisation des objectifs généraux de l'Etat fédéral.

Le Service Traduction

Le service de traduction centralise les demandes de traduction du SPF.

Le Service d'Audit Interne

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

Hij helpt de FOD bij het realiseren van zijn doelstellingen door, via een systematische en methodische aanpak, de doeltreffendheid van het risico- en controlebeheer en de beleidsprocessen te evalueren en te verbeteren. De Dienst Interne Audit heeft de verplichting om met zijn adviezen, suggesties en aanbevelingen het management te helpen en te ondersteunen bij de invoering en uitvoering van een zekere controle, waardoor het beter in staat is om de activiteiten en de bijbehorende risico's te beheersen en de organisatie te ontwikkelen.

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

2.Stafdiensten

Stafdienst Personeel en Organisatie

- Draagt bij tot de Human Resources strategie en opdracht met het oog op het bereiken van de doelstellingen van de FOD rekening houdend met de behoeften van de mensen en de noden van de organisatie.
- Draagt de verantwoordelijkheid voor de hierna vermelde Human Resources processen:
 - o Aanwerving en selectie van het personeel : analyse van de behoeften, aanwervingsprocedure, beheer van de aanwervingen en de ontslagen;
 - o ontwikkeling van het personeel en van de organisatie : competentiebeheer, evaluatie, ontwikkeling van de loopbaan, werkomstandigheden (veiligheid, welzijn, pesten, diversiteit, integriteit...), opleiding en documentatie, beheer en begeleiding van de verandering, beheer van de P&O en managementprojecten;
 - o administratief beheer van het personeel : administratie i.v.m. het personeel, bezoldigingen, pensioenen, vergoedingen en toelagen, verkeersvoordelen, syndicale aangelegenheden en registratie van verloven en afwezigheden.
- Verzekert het specifiek operationeel beheer van de begroting dat betrekking heeft op de opdrachten van de dienst.
- Verzekert een permanente steun aan de managers i.v.m. het bijzonder operationeel beheer van de omschreven HR processen.

Il aide l'organisation à atteindre ses objectifs en évaluant, par une approche systématique et méthodique, les processus de management des risques, de contrôle, et de gouvernance, et en faisant des propositions pour renforcer leur efficacité. Le Service Audit Interne a l'obligation vis-à-vis du management, de par ses avis, suggestions et recommandations, de l'aider et de le soutenir dans la mise en œuvre du contrôle des activités dont il a la charge et des risques qui s'y rapportent, lui permettant ainsi de mieux les maîtriser et de développer l'organisation.

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

2.Les services d'encadrement

Le Service d'encadrement Personnel et Organisation

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

Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie

De Stafdienst ICT heeft als opdrachten

- Het verwerven, uitbaten en uitbouwen van een coherente, geïntegreerde toepassingsarchitectuur. De ICT-stafdienst speelt daarbij in de eerste plaats de rol van de architect bij het vastleggen van het "ICT-masterplan", bij het bepalen van de juiste implementatieaanpak, het inzetten van externe partijen en het verzekeren van de finale implementatie. Voor strategische projecten worden binnen ICT ook eigen implementatievaardigheden uitgebouwd.
- Aan de interne behoeften van de diensten en DG's van de FOD Mobiliteit en Vervoer op gebied van de aankoop van computergoederen en -diensten voldoen (supportploeg).
- De ontwikkeling, het onderhoud van de toepassingen die zowel in het kader van de opdrachten van de FOD Mobiliteit en Vervoer als in het kader van de interne activiteiten van de diensten / DG's gecreëerd zijn (toepassingsploeg).
- Een assistentie leveren in geval van problemen (defecte pc's, printers...), de installatie van toepassingen, de configuratie van nieuwe materialen en het beheer van de bestaande machines (pc's, printers...) (Front Office ploeg).
- De continuïteit van het telefoonsysteem VoIP en het functioneren van het netwerk verzekeren evenals de verbinding tussen de verschillende vestigingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de rest van de wereld (Back Office ploeg).

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

De Stafdienst

- Helpt mee de budgettaire strategie van de FOD uit te werken en heeft de verantwoordelijkheid voor de processen verbonden aan de budgettaire cyclus.
- Coördineert het opstellen van de jaarlijkse begroting voor de FOD en alle aanpassingen.
- Ondersteunt en helpt de beheerders bij het opstellen van dossiers van financiële aard, in het bijzonder de dossiers voor overheidsopdrachten.
- Houdt toezicht op de budgettaire vastleggingen (reservatie van kredieten voor aan te gane arrangementen).
- Staat in voor de betalingen.
- Beheert de uitgaande facturen en betalingsuitnodigingen van de FOD en staat in voor de inning ervan.
- Coördineert de algemene boekhouding van de FOD uit en ontwikkelt een analytische boekhouding.

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

Le service TIC a pour missions

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

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

Le Service d'Encadrement

- contribue à l'élaboration de la stratégie budgétaire du SPF et est responsable des processus liés au cycle budgétaire.
- Coordonne la rédaction du budget annuel du SPF ainsi que toutes les modifications.
- Soutient et aide les gestionnaires dans la rédaction de dossiers de nature financière, en particulier les dossiers relatifs aux marchés publics.
- Surveille les engagements budgétaires (réservation des crédits pour les arrangements pris).
- Est responsable des paiements.
- Gère les factures sortantes et les invitations à payer du SPF et veille à leur encaissement.
- Coordonne la comptabilité générale du SPF et développe une comptabilité analytique.

- Verzekert een permanente ondersteuning voor de lijnmanagers en hun medewerkers voor het beheer van de budgettaire processen en de boekhouding.
- Is verantwoordelijk voor de interne controle van de financiële processen.
- Biedt logistieke dienstverlening aan aan alle diensten en medewerkers van de FOD.
- ...

- Assure une assistance permanente aux managers de ligne et leurs collaborateurs pour la gestion des processus budgétaires et la comptabilité.
- Est responsable du contrôle interne des processus financiers.
- Offre des prestations logistiques à l'ensemble des services et des collaborateurs du SPF.
- ...

PROGRAMMA 0

BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA

Nagestreefde doelstellingen door het programma:

1.Ondersteuningscellen

Diensten van de Voorzitter

Strategische Dienst

Naast het secretariaat van het Directiecomité, het opstellen en bijwerken van het managementplan van de Voorzitter, de coördinatie in de materie van de administratieve vereenvoudiging en het contactpunt handicap, zijn er binnen de Strategische dienst verschillende cellen actief:

De cel communicatie werkt ondersteunend ten aanzien van alle andere diensten van de FOD en coördineert hun communicatieacties. Het werkterrein strekt zich uit over het hele communicatieveld, zowel interne als externe communicatie, met uitzondering van de persactiviteiten. De Cel communicatie zorgt voor de optimalisatie van alle communicatietools en werkt communicatieplannen en adviezen uit op vraag van de diensten van de FOD.

De cel dienstverlening en persrelaties is verantwoordelijk voor het mediabeleid en de perscontacten van de FOD, en voor de ondersteuning van de DG's en stafdiensten inzake een kwalitatieve dienstverlening aan de burgers, de interne en externe klanten.

Door snel reactief te communiceren, proactief topics aan te brengen en persevenementen te organiseren streeft men er naar de positieve aanwezigheid van de FOD in de media te verhogen en een duurzame en professionele samenwerking tot stand te brengen met de journalisten, partners en interne klanten. De cel dienstverlening en persrelaties volgt de actualiteit op de voet en stelt dagelijks het persoverzicht op.

Onder het luik 'dienstverlening' valt het beheer, de opvolging en rapportering van de informatieaanvragen

PROGRAMME 0

PROGRAMME DE SUBSISTANCE

Objectifs poursuivis par le programme :

1. Les services d'appui

Les services du Président

Le Service Stratégique

A part le secrétariat du Comité de direction, la rédaction et la révision du plan de management du Président, la coordination en matière de simplification administrative et le point de contact handicap, diverses cellules sont actives au sein du service stratégique :

La cellule Communication soutient et coordonne la communication de tous les services du SPF. Son champ d'action couvre tout le domaine de la communication, aussi bien la communication interne qu'externe, à l'exception des activités relatives à la presse. La Cellule communication veille à l'optimisation de tous les outils de communication et des plans de communication et donne des avis suite aux demandes des services du SPF.

La cellule service aux clients et relations avec la presse est responsable des relations avec la presse et les personnes de contact des cellules d'appui des DG's et des services d'encadrement en ce qui concerne la délivrance de services de qualité aux citoyens et aux clients internes et externes.

Afin de communiquer de façon réactive et rapide, pour aborder des sujets de façon proactive, des événements de presse sont organisés, ils ont pour but d'organiser la présence positive du SPF dans les médias. Ceci afin d'augmenter de façon durable et professionnelle la coopération avec les journalistes, les partenaires et les clients internes. La cellule service aux clients et relations avec la presse suit l'actualité de près et propose quotidiennement une revue de presse.

La notion de « service » reprend également la gestion, le suivi et le rapportage des questions et des plaintes

en klachten die we binnen onze FOD ontvangen. Men werkt sterk transversaal en is continu op zoek gaan naar verbetermogelijkheden, aanpassingen aan de werkmethodes en middelen in functie van de noden van de interne en externe klant teneinde de dienstverlening zo vlot en efficiënt mogelijk te laten verlopen.

De cel eurocoördinatie & parlementaire vragen ziet toe op de tijdige omzetting in Belgisch recht van mobiliteitsgerelateerde Europese richtlijnen en op het gevolg dat gegeven wordt aan ingebrekestellingen binnen de FOD Mobiliteit. Ze staat in voor de gegevensuitwisseling hieromtrent met de FOD Buitenlandse Zaken. De cel werkt samen met de experts binnen de directoraten-generaal en de transportcel van de Permanente Vertegenwoordiging voor de standpuntbepaling in Europese dossiers. In hetzelfde kader organiseert de cel ook het Vast College, het overlegplatform waarop mobiliteitsdossiers met de gewesten worden besproken.

De cel bewaakt naast bovenstaande opdrachten de dispatching en de tijdige beantwoording van de schriftelijke en mondelinge parlementaire vragen.

Ledere federale overheidsdienst beschikt over een cel Duurzame Ontwikkeling. Deze cel heeft de opdracht om de interne coördinatie op zich te nemen van de uitvoering van het federale plan duurzame ontwikkeling en de rapportering te verzekeren naar de ICDO.

Daarenboven stelt de cel jaarlijks een actieplan duurzame ontwikkeling op voor de eigen administratie. De acties in het plan zijn van diverse aard. Ze kunnen slaan op het federale aankoopbeleid of het milieubeleid (EMAS), de sociale verantwoordelijkheid, de sensibilisering van de medewerkers over duurzame ontwikkeling enz.

EMAS is een beheerssysteem dat een organisatie kan aanwenden om alle aspecten van zijn werking volgens de regels van de duurzame ontwikkeling uit te voeren. De FOD beschikt over een EMAS-registratie voor zijn hoofdgebouw, het City Atrium, en in 2014 is een aanvraag ingediend voor de uitbreiding van de registratie voor de tweede site, de Directie Vervoersinfrastructuur (Beliris). Het behalen van deze registratie is ook een stimulans om de werking van de FOD duurzamer te maken op het gebied van water- en papierverbruik, afvalvermindering, energieverbruik, aankoop van duurzame goederen en het gebruik van het openbaar vervoer door het personeel. Over al deze materies worden tevens sensibiliseringsacties gevoerd.

De crisiscel behandelt alle kwesties van defensie, civiele verdedigingsplannen, crisisbeheersing en dit in

qui sont reçues par le SPF. Il y a une forte transversalité dans la manière de travailler et une recherche continue de possibilités d'amélioration et de modification des méthodes de travail et des moyens utilisés en fonction des besoins des services délivreurs, aussi progressivement et efficacement que possible.

La cellule eurocoordination et questions parlementaires supervise la transposition en droit belge, dans les délais, des directives européennes liées à la Mobilité ainsi que le suivi qui est donné aux avis de défaut au sein du SPF Mobilité. Elle est impliquée dans les échanges sur cette question avec le SPF Affaires étrangères. La cellule fonctionne avec les experts des directions générales et avec la cellule transport de la Représentation Permanente pour définir la position du SPF dans les questions relatives aux dossiers européens. Dans le même cadre, la cellule organise aussi le Collège permanent, la plateforme de concertation où les dossiers de Mobilité peuvent être discutés avec les régions.

La cellule contrôle en plus la réception et le suivi dans le temps des réponses aux questions parlementaires écrites et orales.

Chaque service public fédéral possède une cellule pour le développement durable. Cette cellule est chargée de coordonner en interne la mise en œuvre du Plan fédéral de développement durable et d'en effectuer le rapportage vers la CIDD.

En outre, la cellule rédige également un plan d'action annuel de développement durable pour sa propre administration. Les actions figurant dans ce plan sont de nature très diverse. Ces actions peuvent concerner tant la politique d'achat durable au niveau fédéral ou la politique environnementale (EMAS), que la responsabilité sociétale, la sensibilisation des collaborateurs en matière de développement durable, etc.

EMAS est un système de gestion qu'une organisation peut utiliser pour exécuter tous les aspects de son fonctionnement selon les règles du développement durable. Le SPF dispose d'un enregistrement EMAS pour son bâtiment principal, le City Atrium, et une demande d'extension d'enregistrement a été introduite en 2014 pour le deuxième site, la Direction Infrastructure de Transport (Beliris). L'obtention de cet enregistrement est aussi un stimulant pour rendre le fonctionnement du SPF plus durable sur le plan de la consommation d'eau et de papier, de la réduction des déchets, de la consommation énergétique, de l'achat de biens durables et de l'usage du transport public par le personnel. De plus, des actions de sensibilisation sont réalisées sur ces matières.

La Cellule de crise traite de toutes les questions de défense, de plans civils d'urgence, de gestion de

samenwerking met de verschillende directoraten-generaal.

De crisis cel behandelt ook alle aspecten van de civiel-militaire samenwerking met betrekking tot vervoer. Zij neemt deel aan de planning van civiele noodsituaties die plaatsvinden binnen de NAVO op niveau van de vervoersgroep.

Een crisis cel voldoet ook aan de rol die is voorzien in de planning van noodsituaties en crisissituaties op nationaal niveau. Zij zorgt voor een permanent contact met het Coördinatie- en Crisiscentrum van de Regering van de FOD Binnenlandse Zaken (CCCR).

De deskundigen van de crisis cel nemen deel aan vergaderingen van de NAVO en andere nationale en internationale agentschappen en informeren de bevoegde diensten van de FOD.

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 Grondwettelijk Hof zich moet uitspreken.

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

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

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

De Cel Governance en Beheer

De doelstelling van de Cel Governance & Beheer is de ontwikkeling van de praktijken, het gedrag en de cultuur van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Met als missie het verbeteren van de kwaliteit van het beheer van de FOD. De Voorzitter wenst de nodige ondersteuning te leveren aan alle leiders-managers van de DG's of teams binnen de organisatie aangaande strategische reflectie over de ontwikkeling van hun capaciteiten inzake beheer ter ondersteuning van het individuele en collectieve initiatief.

crise, et ceci en collaboration avec les différentes directions générales.

La cellule de crise traite aussi tous les aspects de coopération civilo-militaire relatifs aux transports. Elle participe aux travaux de planification civile d'urgence qui se déroulent dans le cadre de l'OTAN, au sein du Groupe des Transports.

La Cellule de crise remplit également le rôle qui est prévu dans les plans d'urgence et d'intervention pour les situations de crise nécessitant une gestion à l'échelon national. Elle assure un contact permanent avec le Centre Gouvernemental de Coordination et de Crise du SPF Intérieur (CGCCR).

Les experts de la Cellule de crise participent aux diverses réunions de l'OTAN et d'autres organismes nationaux et internationaux et informent les services concernés du SPF.

Le 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 Constitutionnelle doit se prononcer.

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

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

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

La Cellule Gouvernance et Gestion

La Cellule Gouvernance et Gestion a pour objectif de faire évoluer les pratiques, les comportements et la culture du SPF Mobilité et Transports.

Avec comme mission d'améliorer la qualité de la gestion du SPF, le Président souhaite fournir l'appui nécessaire à tous les dirigeants de DG, services ou équipes au sein de l'organisation, en matière de réflexion stratégique et de développement de leurs capacités de management, afin de soutenir l'initiative individuelle et collective.

Om deze uitdaging te realiseren wordt een projectteam opgericht bij de ondersteuningsdiensten. Dit team wordt belast met het opstellen van analyseverslagen inzake bestuur en management voor de ontwikkeling van de praktijken, het gedrag en de cultuur van onze FOD.

De Vertaaldienst

De vertaalaanvragen blijven stijgen door het meertalig karakter van de federale overheidsdiensten en de uitbreiding van de internationale relaties.

De Interne Audit

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

Deze risicoanalyse gebeurt eind van het lopend werkjaar/ begin van het volgend werkjaar. De geplande auditopdrachten vloeien voort uit deze risicoanalyse of uit specifieke verzoeken conform artikel 6 §1 en 2.

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

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

De middelen die ingezet worden voor de interne auditactiviteiten worden bepaald door de Leidinggevende van de FOD die, in overleg met de verantwoordelijke voor de Interne Auditactiviteiten, de nodige middelen ter beschikking stelt om de opdrachten uit te voeren. (artikel 11 §1 van het Koninklijk besluit van 17.08.2007).

2. Stafdiensten

Stafdienst Personeel en Organisatie

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

Pour réaliser ce défi une équipe de projets est constituée auprès des services d'appui du Président, chargée d'établir des rapports d'analyse de gouvernance et de gestion en vue de faire évoluer les pratiques, les comportements et la culture de notre SPF.

Le Service Traduction

Le nombre de demandes de traduction continue à augmenter en raison du multilinguisme des services publics fédéraux et de l'extension des relations internationales.

Le Service Audit Interne

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

Cette analyse de risque a lieu à la fin de l'année d'exercice courant/début de l'année d'exercice prochaine. Les missions d'audit programmées découlent de cette analyse de risque ou de demandes spécifiques régies par l'article 6 §1 et 2.

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

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

Les moyens à consacrer à l'audit interne sont définis par le Dirigeant du SPF qui, en concertation avec le responsable des activités d'Audit Interne, met à disposition les moyens nécessaires pour exécuter les missions (article 11 §1 de l'arrêté royal du 17.08.2007).

2. Services d'Encadrement

Service d'encadrement Personnel et Organisation

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

In 2015 zal de dienst P&O zijn prioriteiten focussen op 5 gebieden :

Activiteitsdomein “ Projecten”

Het betreft activiteiten op het gebied van:

- De progressieve en jaarlijkse uitvoering van het managementplan van de directeur P&O (n-1) ;
- de ondersteuning en het beheer van de veranderingen in het kader van Mobi4U en zijn impact op de nieuwe werkwijze die geleidelijk zal worden ingevoerd door de FOD. Deze ondersteuning beoogt zowel teamleiders die een centrale leidende rol hebben in het succes van dit project als werknemers die hierachter staan. Zonder hun steun is het succes van het project onzeker ;
- steun voor de uitvoering van de nieuwe ontwikkelcirkels, niet alleen om rekening te houden op hun impact op de loonevoluties en de loopbaan van de werknemers, maar ook omdat ze afgestemd zijn op de nieuwe werkwijze wat betreft autonomie en verantwoordelijkheid;
- de ontwikkeling en de praktische uitvoering van de maatregelen en de instrumenten met het oog om op de meest efficiënte manier de beschikbare human resource te beïnvloeden, na de evaluatie van de behoeften , de werklust en de beschikbare middelen.

Activiteitsdomein “Personeelsplanning en voorziening”

Het betreft activiteiten op het gebied van:

- Personeelsplanning: taalkader;
- personeelsplannen en begrotingen;
- instroom: rekrutering en selectie;
- doorstroom: bevordering horizontale mobiliteit.

Activiteitsdomein “Arbeidsvoorwaarden ”

Het betreft activiteiten inzake:

- Correcte toepassing regelgeving personeelszaken;
- correct beheer van personeelsdossiers;
- beheer van het absentisme.

Activiteitsdomein “Personeelsontwikkeling”

Het betreft activiteiten inzake:

- Vorming, training en opleiding;
- kennismanagement en kennisdeling;
- ontwikkelcirkels;
- managementontwikkeling;
- diversiteiten;

En 2015 les priorités du service P&O seront focalisées sur 5 domaines :

Domaine d'activité « Projets »

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- L'exécution progressive et annuelle du plan de management du directeur P&O (n-1) ;
- l'accompagnement et la gestion du changement dans le cadre du projet mobilisateur qu'est Mobi4U et son impact sur les nouveaux modes de travail qui sont et seront progressivement implémentés dans l'ensemble du SPF. Cet accompagnement visera tant les chefs d'équipe qui auront un rôle central et mobilisateur dans l'aboutissement de ce projet que les collaborateurs sans l'adhésion desquels la réussite du projet serait incertaine ;
- le soutien et le suivi de l'implémentation des nouveaux cercles de développement non seulement compte tenu de leurs impacts sur les évolutions salariales et de carrières des collaborateurs mais aussi parce qu'ils seront en prise directe sur les nouveaux modes de travail dans leurs aspects autonomie et responsabilisation ;
- le développement et la mise en œuvre concrète de mesures et d'outils visant à affecter de la manière la plus efficace les ressources humaines disponibles après évaluation des besoins, des charges de travail et des ressources existantes.

Domaine d'activité « Planification et ressources en personnel »

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Planification du personnel: cadres linguistiques ;
- plans du personnel et budgets ;
- engagement: recrutement et sélection ;
- mouvements: promotion et mobilité horizontale.

Domaine d'activité « Conditions de travail »

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Application correcte de la réglementation concernant le personnel ;
- gestion correcte des dossiers du personnel ;
- gestion de l'absentisme.

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 ;

- introductie nieuwe managementinstrumenten.

Activiteitsdomein “ Werking stafdienst P&O ”

Het betreft activiteiten inzake:

- Organisatie en interne werking van de stafdienst;
- competentieontwikkeling;
- management en beheersinstrumenten.

Stafdienst Informatie en Communicatietechnologie

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

CIO en lijnmanagers

Binnen deze taak wordt onderscheid gemaakt tussen:

- Strategisch management : formuleren van strategische doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten en vaststellen van beleidsplannen ;
- tactisch management : concretiseren van strategie, toewijzen van tijd, geld en middelen aan het operationele niveau, inrichten van het beheer op operationeel niveau, bewaken van het beheer op operationeel niveau binnen de uitgestippelde strategie;
- veiligheidsofficer :
 - bijhouden documentatie en schema's inzake security en algemene infrastructuur en architectuur ;
 - adviseren en ondersteunen van een actief veiligheidsbeleid binnen ICT ;
 - coördineren, valideren en bewaken van activiteiten nodig om veiligheid te waarborgen op vlak van infrastructuur, toegang en gebruik van de informatie en de procedures voor een correct gebruik en beheer;
- frontOffice/helpdesk :
 - ondersteuning klanten ;
 - oplossen calls ;
 - Inventarisatie calls en oplossingen en hieruit FAQ distilleren ;
 - Inventarisatie PC's ;
 - bijhouden standaardconfiguratie ;
 - installatie PC's met standaardprofielen ;
 - bijhouden wisselstukken ;
 - bijhouden licenties ;
 - office automation ;

- introduction de nouveaux instruments de management.

Domaine d'activité « Fonctionnement du SE P&O »

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Organisation et fonctionnement interne du service d'encadrement ;
- développement des compétences;
- instruments de management et de gestion.

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

Ci-dessous, voici une vue d'ensemble des tâches et activités du service d'encadrement TIC.

CIO et managers de ligne

Ces tâches ont été séparées entre:

- Management stratégique : formulation des buts stratégiques, conditions préalables et hypothèses et élaboration de plans politiques ;
- management tactique : concrétisation de stratégie, répartition de temps, d'argent et de moyens au niveau opérationnel, fournir de la gestion au niveau opérationnel, suivi de la gestion au niveau opérationnel dans la stratégie définie ;
- sécurité officer :
 - maintenir la documentation en les schémas de l'infrastructure de sécurité ;
 - conseiller et soutenir une politique de sécurité active au sein de TIC ;
 - coordonner, valider et veiller aux activités nécessaires pour garantir la sécurité sur le plan de l'infrastructure, accès et utilisation de l'information et des procédures pour une utilisation et une gestion correcte ;
- frontOffice/helpdesk :
 - soutien des clients ;
 - solutionner les calls ;
 - inventorier les calls et les solutions en vue d'en distiller des FAQ ;
 - inventorier les PC's
 - tenir à jour des configurations standards ;
 - installation de PC's avec profile standard ;
 - gestion du matériel de réparation ;
 - enregistrement des licences ;
 - office automation ;

- diensten ontwikkeling / applicatiebeheer : - aligneren business-IT ; - ontwikkeling analyse- en ontwikkelings-standaarden ; - realiseren van de IT-projecten ("application development cycle", release en versiebeheer en opleiding in het gebruik van de applicaties); - back Office : - garanderen van de beschikbaarheid en de continuïteit van de IT-infrastructuur en verzekeren van de benodigde capaciteit; - inrichten, beheren en opvolgen en optimaliseren van het serverpark, het datacommunicatienetwerk en de IP-telefonie; - het inrichten, beheren en optimaliseren van de infrastructurele omgeving, de centrale opslagmogelijkheden, de back-upomgeving en de "security appliances"; - het management van de computerzalen; - het aanbieden van stabiele en schaalbare hardwareoplossingen voor de eigen en externe applicaties; - het tweede- en derdelijns "incidentmanagement"; - administratieve cel: het takenpakket van de administratieve cel bestaat uit het geven van administratieve ondersteuning aan de stafdienst inzake budget en beheersinstrumenten; - technische supportcel: - ondersteunen ICT-manager en de gespecialiseerde afdelingen binnen IT; - verzekeren van een coherente aanpak en strategie binnen IT, opstellen van een strategie en van een plan van aanpak ; - opvolgen van best practices en nieuwe technologieën in de IT-sector, opvolgen van evoluties op soft- en hardwarevlak met het oog op het up to date houden van de IT-omgeving op een proactieve manier ; - ITIL awareness en integratie ; - ter beschikking stellen van een structuur aan de interne IT-diensten en het geven van ondersteuning om de processen en procedures binnen de interne diensten aan de hand van deze structuur te identificeren en te documenteren; - voorzien en onderhouden van standaardconfiguraties en –profielen, opstellen van standaardconfiguratie-schema's rekening houdend met de specifieke eisen en de eigenheid van de verschillende afdelingen binnen de FOD ;	- services développement / gestion d'applications : - aligner le business-IT ; - développer des standards d'analyse et de développement ; - réaliser les projets IT (« application development cycle », gestion des releases et des versions et des formations des utilisateurs des applications) ; - back Office : - garantir la disponibilité et la continuité de l'infrastructure IT et en assurer la capacité nécessaire ; - installer, gérer, suivre et optimiser le parc de serveurs, le réseau de communication de données et la téléphonie IP; - installer, gérer, et optimiser l'environnement de l'infrastructure, du possibilités centralisées de stockage, de l'environnement de back-up et des « security appliances » ; - la gestion des salles informatiques ; - la mise à disposition de solutions hardware stables et évolutives pour les applications internes et externes ; - assurer le deuxième et la troisième ligne de « l'incidentmanagement » ; - cellule administrative : les tâches attribuées à la cellule administrative concernent le support administratif du service d'encadrement en ce qui concerne le budget et les instruments de gestion ; - cellule de support technique : - soutien de l'ICT-manager et des cellules spécialisées au sein du service TIC ; - assurer une approche et une stratégie cohérente au sein du service TIC, rédaction d'une stratégie et d'un plan d'approche ; - suivi des best practices et des nouvelles technologies dans le secteur de l'IT, suivi de l'évolution des domaines du hard et software en vue de conserver de manière proactive un environnement TIC moderne ; - ITIL awareness et integration ; - mise à disposition aux services internes TIC d'une structure et assurer un soutien pour identifier et documenter les processus et les procédures au sein des services internes TIC au moyen de cette structure ; - prévoir et entretenir des configurations et des profils standards, Rédaction des schémas de configurations standards en tenant compte des exigences spécifiques et des particularités des diverses divisions au sein du SPF ;
---	--

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

- suivi de infrastructure IT en relation avec ses exigences d'environnement et des besoins en relation avec l'infrastructure IT et les exigences d'environnement accompagnatrices et monitorer cet environnement en vue d'initier à temps les actions nécessaires vers les partenaires externes ;
- saisie et business analyse de nouveaux projets, management du catalogue des projets.

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

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

Begroting en uitgavenbeheer

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

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

Ontvangsten

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

Boekhouding

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

Aankoop

De "dienst aankoop en overheidsopdrachten" behandelt:

- Toezicht op de naleving van de regels voor overheidsopdrachten;
- ondersteuning en informatie verstrekken aan de stafdiensten en de directoraten-generaal in verband met overheidsopdrachten;
- de realisatie van sommige overheidsopdrachten.
- de realisatie van overheidsopdrachten waarvoor bekendmaking, zowel op Belgisch als op Europees niveau, vereist is;
- inventaris van de contracten;
- planning van alle overheidsopdrachten.

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

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

Budget et gestion des dépenses

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

Il assure le suivi et le paiement de toutes les factures du SPF.

Recettes

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

Comptabilité

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

Achats

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

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

Logistiek

De opdrachten van de dienst Logistiek staat in voor:

- Het onthaal (receptie & telefoon);
- beheren van gebouwen, controleren en beveiligen van de toegang;
- inrichten van de werkplekken;
- beheren van bureaubenodigdheden;
- het onderhoud & hygiëne;
- bedelen van post, uitgaande post;
- reprografie;
- vervoer van goederen & personen;
- vergaderfaciliteiten;
- mobiele telefonie;
- beheren van milieu en afval (EMAS). De FOD heeft het Emas certificaat bekomen voor het City Atrium gebouw. De volgende doestelling is dit certificaat ook te behalen voor de andere door de FOD bezette gebouwen.

Aangewende middelen**01. Personeel**

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

Logistique

Le service logistique s'occupe de :

- L'accueil (réception & téléphone) ;
- gestion des bâtiments et Contrôle et sécurisation des accès ;
- aménagement des espaces de travail ;
- gestion des fournitures de bureau ;
- l'entretien et l'hygiène ;
- distribution du courrier, envoi du courrier sortant ;
- reprographie ;
- transport des biens et des personnes ;
- facilités de réunion ;
- téléphonie mobile ;
- gestion de l'environnement et des déchets (EMAS). Le SPF a obtenu la certification Emas pour le bâtiment City Atrium. L'objectif suivant sera de la généraliser dans tous les bâtiments occupés par le SPF.

Moyens mis en oeuvre**01. Personnel**

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	12 385	12 562	11 379	11 142	10 905	10 667	10 430	Engagement
Vereffeningen	12 385	12 562	11 379	11 142	10 905	10 667	10 667	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD.

Evolutie 2015

Basis 2014	56 452 kEUR
BSA	1 518 kEUR
CFSG	553 kEUR
Fonds luchtvaart	1 238 kEUR
Subtotaal	59 761 kEUR

Index 1%	+ 547 kEUR
Staatshervorming	- 3 889 kEUR
Besparing 2015 (4%)	- 2 258 kEUR
Indexsprong	- 963 kEUR

53 198 kEUR

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Evolution 2015

Base 2014	56 452 kEUR
BSA	1 518 kEUR
CFSG	553 kEUR
Fonds aérien	1 238 kEUR
Sous-total	59 761 kEUR

Index 1%	+ 547 kEUR
Réforme Etat	- 3 889 kEUR
Economie 2015 (4%)	- 2 258 kEUR
Saut index	- 963 kEUR

53 198 kEUR

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	3 371	3 651	3 531	3 457	3 384	3 311	3 237	Engagement
Vereffeningen	3 369	3 651	3 531	3 457	3 384	3 311	3 237	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

02. Werking

B.A. 33 21 02 114005 : Diverse uitgaven voor sociaal dienstbetoon (Cfr. Art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

Description / Base légale / Base réglementaire

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

02. Fonctionnement

A.B. 33 21 02 114005 : Dépenses diverses du service social (Cfr. Art. 2.33.3 Budget général des dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	87	119	97	95	93	90	88	Engagement
Vereffeningen	85	119	97	95	93	90	87	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

A. Toekenning van hulp gelden - pensioenen:

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

B. Sociale Werken:

1. Uitgaven voor werkingskosten van het secretariaat hernieuwen van niet-duurzame goederen reiniging onderhoud herstelling van de keukenapparaten.
2. Tussenkost in de kostprijs van de maaltijden die door erkende restaurants en traiteurs aan personeelsleden bezorgd worden.
3. Tegemoetkoming in de kosten van de hospitalisatieverzekering ten gunste van het personeel.
4. Kinderopvang in de grote vakantie.

De uitgaven inzake tussenkosten maaltijden worden beperkt tot deze voor een aantal buitendiensten die niet in het City Atrium gecentraliseerd werden.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

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:

B. Œuvres sociales :

1. Dépenses de fonctionnement du secrétariat, renouvellement du matériel non durable, nettoyage, entretien, réparation des appareils de cuisine.
2. Intervention dans le prix des repas servis aux agents du SPF par les restaurants ou traiteurs agréés.
3. Intervention dans les frais d'assurance hospitalisation en faveur du personnel.
4. Accueil des enfants pendant les grandes vacances.

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

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

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

B.A. 33 21 02 416005 : Toelage aan de VZW "Sociale Dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" (Cfr. Art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

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

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

A.B. 33 21 02 416005 : Subvention à l'A.S.B.L. "Service Social du SPF Mobilité et Transports" (Cfr. Art. 2.33.3 Budget général des dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	71	175	142	138	135	131	127	Engagement
Vereffeningen	71	175	142	138	135	131	127	Liquidation

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	4 288	4 695	4 015	3 914	3 813	3 711	3 610	Engagement
Vereffeningen	4 394	4 880	4 060	3 957	3 855	3 753	3 651	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Dienst Logistiek

Overzicht van de aanwending van de kredieten :

- Huurlasten en onderhoud
- Huur en onderhoud (fax en reprografie)
- Huur en onderhoud wagens
- Frankeerkosten
- Telefoon en GSM
- Publicaties en dagbladen
- Kantoormaterieel papier en drukwerken
- Belastingen retributies en bestuursuitgaven
- Beroepskleding
- Elektriciteit
- Gas
- Brandstof wagens
- ...

P&O

- Prestaties van derden, selectie en aanwerving.
- Opleiding van het personeel.
- Reis- en verblijfskosten, andere vergoedingen aan het personeel.

Description / Base légale / Base réglementaire

Service Logistique

Vue d'ensemble de l'emploi des crédits :

- Location et entretien des bâtiments
- Location et entretien (fax et machines de reprographie)
- Location et entretien des voitures
- Frais d'affranchissement
- Téléphones et GSM
- Publications, journaux
- Matériel de bureau, papier et travaux d'impression
- Impôts, rétributions et dépenses de direction
- Vêtements de travail
- Électricité
- Gaz
- Carburants voitures
- ...

P&O

- Prestations de tiers, sélection et recrutement.
- Formation du personnel.
- Frais de parcours et de séjour, autres indemnités au personnel.

Diensten van de Voorzitter

Kosten betreffende:

- Interne audit.
- Vertaling.
- Juridische zaken.
- Strategische zaken.
- Communicatie.

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

Les services du Président

Coûts relatifs à :

- Audit interne.
- Traduction.
- Matières juridiques.
- Matières stratégiques
- Communication.

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	20	108	87	16	15	15	14	Engagement
Vereffeningen	20	108	87	16	15	15	14	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Verhuizingen van sommige diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer (City atrium + externe sites).

B.A. 33 21 02 121121: Huur en onderhoud van bureelmaterieel.

Description / Base légale / Base réglementaire

Déménagement de certains services du SPF Mobilité et Transports (City Atrium + sites extérieurs).

AB 33 21 02 121121 : Location et entretien de matériel de bureau.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	22	83	87	85	83	Engagement
Vereffeningen	110	78	92	90	87	85	83	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Rekening houdend met de einddata van de contracten met betrekking tot de kopieermachines-printers-netwerkscanners, zullen er nieuwe contracten uitgeschreven moeten worden en dit respectievelijk in juli 2016 en april 2017.

B.A. 33 21 02 214001: Verwijlintresten wegens te laat betaalde facturen.

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Compte tenu des dates de fin des contrats relatifs aux photocopieurs-imprimantes-scanners réseaux, des nouveaux contrats devront être lancés respectivement en juillet 2016 et avril 2017.

A.B 33 21 02 214001 : Intérêts de retards pour factures payées en retard.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	14	-	PM					Engagement
Vereffeningen	16	-	PM					Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

B.A. 33 21 02 344101: 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.

Description / Base légale / Base réglementaire

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

A.B. 33 21 02 344101 : Indemnités diverses à des tiers devant découler de l'engagement de la responsabilité de l'État à l'égard d'actes commis par ses organes et ses préposés.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	162	PM	PM					Engagement
Vereffeningen	155	PM	PM					Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

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

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

A.B. 33 21 02 344102 : 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.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	73	77	76	76	75	75	75	Engagement
Vereffeningen	73	76	76	76	75	75	75	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Rentes ex-Wegenfonds 69 000 EUR
Rentes ex-Openbare Werken 17 000 EUR

Description / Base légale / Base réglementaire

Paiements 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

Rentes ex-Fonds des Routes 59 000 EUR
Rentes ex-Travaux Publics 17 000 EUR

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	28	39	38	36	35	34	Engagement
Vereffeningen	-	28	39	38	36	35	34	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Voor 2015 wordt een krediet opgenomen voor de aankoop/vervanging van 3 wagens.

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

Description / Base légale / Base réglementaire

En 2015, le crédit est prévu pour l'achat/remplacement de 3 véhicules.

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	16	302	225	217	208	199	194	Engagement
Vereffeningen	13	314	236	217	208	199	194	Liquidation

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	4 334	4 236	4 015	3 915	3 815	3 714	3 614	Engagement
Vereffeningen	2 896	4 244	4 360	4 136	4 030	3 924	3 818	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft beslist om het beheer van de algemene informaticausgaven te hergroeperen op de BA 21 02 121104 (centralisatie).

De basisallocatie 121104 omvat:

A - Kleine uitgaven:

- De aankoop van verbruiksartikelen voor printers en het aankopen van klein informatica materiaal, herstellingen buiten waarborg en kleine interventies voor onderhoud of assistentie.

Description / Base légale / Base réglementaire

Les crédits sur cette allocation de base se rapportent aux coûts récurrents de fonctionnement relatifs aux missions de base du service d'encadrement TIC, ainsi qu'aux coûts récurrents consécutifs à l'exploitation d'application.

Le SPF Mobilité et Transports a décidé de regrouper la gestion des dépenses informatiques générales sur l'AB 21 02 121104 (centralisation).

L'allocation de base 121104 regroupe:

A - Petites dépenses :

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

B – Ondersteuningscontracten :

- Ontwikkeling en programmatie;
- kosten voor onderhoud;
- hosting van toepassingen en gegevens;
- expertise van derde;
- bijstand en assistentie.

C – Licenties

D – Divers:

- overeenkomsten voor gehuurde lijnen onder andere naar Fedpol / Registre National;
- erbindingen mobiele werkers;
- Kosten voor het gebruik van het Rijksregister.

F – Werkingkosten verbonden aan de GISMOB-site (vroeger : programma 51 70):

- Aankoop logiciels, training en divers;
- Applicaties WWV voor het invullen van de enquête;
- Rapportgenerator WWV.

G – Ontwikkeling van e-learning cursussen over veiligheid en beveiliging (vroeger : programma 52 53).

B.A. 33 21 02 121124: Allerhande werkingskosten met betrekking tot de informatica.

B – Contrats de support :

- Développement et programmation ;
- assistance pour l'infrastructure ;
- hébergement de l'infrastructure ;
- expertise de tiers ;
- support et assistance.

C – Licences

D – Divers :

- Contrats lignes louées vers entre autre Fedpol/Registre National ;
- connexions Travailleurs Mobiles ;
- Frais liés à l'utilisation du Registre National.

F – Frais liés au fonctionnement du site GISMOB (avant Programme 51 70) :

- Achat de logiciels, training et divers ;
- Application WWV pour compléter l'enquête ;
- Générateur de rapport WWV.

G – Développement de cours e-learning sur la sûreté et la sécurité (avant : programme 52 53).

A.B.33 21 02 121124 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	349	1 110	1 034	901	1 083	519	505	Engagement
Vereffeningen	1 122	1 040	843	846	929	816	794	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

WAN Netwerk

Licentie AllFusion GEN

Licenties en ondersteuning voor Lotus Notes en Domino

Licenties en ondersteuning Oracle

Onderhoud IP Telefonie en netwerk

Software "assurance" van de licenties Microsoft

Onderhoud Solid Data licenties

Onderhoud LAN

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Réseau WAN

Licences AllFusion GEN

Licences et support pour Lotus Notes et Domino

Licences et support Oracle

Maintenance IP Téléphonie et réseau

Software assurance des licences Microsoft

Entretien licences Solid Data

Entretien du LAN

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

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

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	1 117	1 588	871	998	958	918	892	Engagement
Vereffeningen	1 103	1 819	871	1 162	1 115	1 069	1 038	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De kredieten op deze basisallocatie hebben betrekking op de recurrenente investeringskosten die voortvloeien uit basisopdrachten van de Stafdienst ICT en uit de exploitatie van toepassingen.

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft beslist om het beheer van de algemene informaticauitgaven te hergroeperen op de BA 21 02 742204 (centralisatie).

A Investerings in materiaal (hardware)

- Computers "laptops"
- Desktops computers
- Schermen
- Printers
- Servers
- Telefonie netwerk

B Software

- Generieke licenties
- Nieuwe specifieke licenties
- Ontwikkelen nieuwe software

C Infrastructuur

- Datacenter
- Thuiswerk
- Vervanging en vernieuwing Infrastructuur
- Disaster recovery
- Kleine uitgaven investeringen

04. ICT Online Examensystemen

BA 33 21 04 121134: Online examensystemen.

Description / Base légale / Base réglementaire

Les crédits sur cette allocation de base se rapportent aux coûts récurrents d'investissement relatifs aux missions de base du service d'encadrement TIC, ainsi qu'aux coûts récurrents consécutifs à l'exploitation d'applications.

Le SPF Mobilité et Transports a décidé de regrouper la gestion des dépenses informatiques générales sur l'AB 21 02 742204 (centralisation).

A Investissement en matériel (hardware)

- Ordinateurs « laptops »
- Ordinateur « desktops »
- Ecrans
- Imprimantes
- Serveurs
- Réseau téléphonique

B Software

- Licences génériques
- Licences nouvelles spécifiques
- Développement nouveau software

C Infrastructure

- Datacenter
- Travail à domicile
- Remplacement et renouvellement Infrastructure
- Disaster Recovery
- Petites dépenses d'investissement

04 TIC Systèmes d'examens Online

A.B.33 21 04 121134 : Systèmes d'examens online.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	1 160	980	1 016	828	806	785	764	Engagement
Vereffeningen	1 022	1 047	1 061	828	806	785	764	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

PROGRAMMA 1**STUDIES EN ACTIES INZAKE MOBILITEIT EN VERVOER****Nagestreefde doelstellingen door het programma:**

Het programma wordt voorzien om strategische studies inzake mobiliteit en vervoer uit te voeren.

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

Aangewende middelen

B.A. 33 21 10 121101: Studies en actie inzake mobiliteit en vervoer.

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

PROGRAMME 1**ÉTUDES ET ACTIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORTS****Objectifs poursuivis par le programme :**

Le programme prévu pour réaliser des études stratégiques en ce qui concerne la mobilité et les transports.

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

Moyens mis en oeuvre

A.B. 33 21 10 121101 : Etudes et actions en matière de Mobilité et de Transport.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	113	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	119	133	108	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Description / Base légale / Base réglementaire

En fonction des besoins constatés, un crédit sera mis le cas échéant à disposition par redistribution

B.A. 33 21 10 330001: Toelagen inzake mobiliteit en vervoer (Cfr. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting).

A.B.33 21 10 330001: Subsidies en matière de mobilité et de transport (Cfr. Art. 2.33.3 du Budget général des dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	67	428	347	339	330	321	312	Engagement
Vereffeningen	113	520	422	411	401	390	379	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Het budget wordt gebruikt ter ondersteuning van organisaties, projecten en initiatieven ter bevordering van de mobiliteit.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Le budget est utilisé pour soutenir des organisations, des projets et des initiatives visant à promouvoir la mobilité.

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

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

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

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

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

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

Volgens de wet betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen in werking getreden op 13 juni 2014, voert het onderzoeksorgaan een onderzoek na elk ernstig ongeval die zich heeft voorgedaan op de museumspoorlijn.

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

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

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

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

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

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

Selon la loi relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées est entrée en vigueur en date du 13 juin 2014, l'organisme d'enquête effectue une enquête après chaque accident grave survenu sur la ligne ferroviaire musée.

Nagestreefde doelstellingen door het programma:*De onderzoeken*

De belangrijkste opdracht van het onderzoeksgaan is het onderzoeken van ernstige exploitatieongevallen die plaatsvinden op het Belgische spoorwegennetwerk. Naast de ernstige exploitatieongevallen, is de OO ook gemachtigd om onderzoeken te voeren naar andere ongevallen en incidenten die gevolgen kunnen hebben voor de veiligheid van de spoorwegen. De onderzoeken zijn procedures die ernaar streven om ongevallen en incidenten te voorkomen, informatie te verzamelen en te analyseren, conclusies te trekken met inbegrip van de bepaling van de directe en onderliggende oorzaken en in voorkomend geval aanbevelingen te doen voor de veiligheid.

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

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

Overeenkomstig de Europese Richtlijn 2004/49 EG moet het OO, indien nodig, voor elk ernstig ongeval een deskundigengroep kunnen samenstellen die over de nodige competenties beschikt om de oorzaken te achterhalen. Het budget moet het OO toelaten om een beroep te doen op externe expertise rekening houdend met de specificiteit van het ongeval.

Communicatie

Wanneer het OO een ongeval onderzoekt, is haar doelstelling te vinden wat zich heeft voorgedaan, het waarom, en het bepalen van de onderliggende oorzaken.

Verslagen worden openbaar gemaakt en hebben tot doel de betrokken partijen, de particulieren, de industrie, de regelgevers,... te informeren. De internetsite van de FOD Mobiliteit en Vervoer geeft toegang tot de gepubliceerde verslagen

Deze verslagen herhalen de feiten, de analyses, de oorzaken, de maatregelen genomen door de spelers en de geformuleerde aanbevelingen. De gepubliceerde rapporten worden vertaald in de twee nationale talen voor meer toegankelijkheid voor het publiek.

Jaarverslag

Er dient een jaarverslag te worden opgesteld met een overzicht van de activiteiten van het OO gedurende het afgelopen jaar. De aanbevelingen inzake veiligheid moeten aanleiding geven tot het nemen van

Objectifs poursuivis par le programme*Les enquêtes*

La mission principale de l'organisme d'enquête est d'effectuer des enquêtes sur les accidents d'exploitation dits graves survenant sur le réseau ferroviaire belge. En plus des accidents dits graves, l'OE est habilité à enquêter sur d'autres accidents et incidents ayant des conséquences sur la sécurité ferroviaire. Les enquêtes sont des procédures visant à prévenir les accidents et incidents, consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes directes et sous-jacentes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité.

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

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

Conformément à la Directive Européenne 2004/49 CE, pour chaque accident grave, l'OE doit pouvoir établir, si nécessaire, un groupe d'experts ayant les compétences nécessaires pour réaliser l'enquête de sécurité. Le budget doit permettre à l'organisme d'enquête de recourir à de l'expertise externe en tenant compte de la spécificité de l'accident.

Communication

Lorsque l'OE enquête sur un accident, son objectif est de trouver ce qui s'est produit, le pourquoi, et de déterminer les causes sous-jacentes.

Les rapports sont rendus publics et ont pour but d'informer les parties concernées, les particuliers, l'industrie, les organismes de réglementation, ... Le site internet du SPF Mobilité et Transports permet d'accéder aux rapports publiés.

Ces rapports reprennent les faits, les analyses, les causes identifiées, les mesures prises par les acteurs et les recommandations formulées. Les rapports publiés sont traduits dans les deux langues nationales pour plus d'accessibilité au public.

Rapport annuel

Un rapport annuel doit être élaboré reprenant un aperçu des activités de l'Organisme d'enquête sur une année. Les recommandations en matière de sécurité doivent donner lieu à des mesures prises par

maatregelen door de betrokkenen en deze moeten op hun beurt aan het OO worden meegedeeld (voor 30 juni). De geformuleerde aanbevelingen en de maatregelen die zijn genomen door de betrokken actoren zijn opgenomen in het jaarverslag.

Database

De spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder melden al de exploitatieongevallen en incidenten die zich op het Belgische spoorweginn voordeden. De verzamelde gegevens worden ingevoerd in een centrale databank met het oog op de archivering, de analyse van trends,... De gebeurtenissen worden ingedeeld volgens hun ernst. De database maakt het mogelijk over gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren te beschikken zoals bepaald door de Europese Richtlijnen.

Europees overleg

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

Aangewende middelen

10. Personeel

B.A: 33 22 10 110017: Statutair personeel.

les destinataires et ces mesures sont communiquées à l'organisme d'enquête pour le 30 juin. Les recommandations formulées et les mesures prises par les acteurs concernés sont listées dans le rapport annuel.

Base de données

Les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de l'infrastructure communiquent tous les incidents et accidents d'exploitation survenus sur le réseau ferroviaire belge. Les éléments recueillis sont rassemblés dans une base de données unique à des fins d'archivage, d'analyse des tendances. Les événements sont classifiés en fonction de leur niveau de gravité. La base de données permet de disposer des indicateurs de sécurité communs prévus par les Directives Européennes.

Concertation européenne

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

Moyens mis en œuvre

10. Personnel

A.B. : 33 22 10 110017 : Personnel statutaire.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	363	411	391	383	375	367	359	Engagement
Vereffeningen	361	411	391	383	375	367	359	Liquidation

11. Werkingkosten

B.A: 33.22.11 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

11. Frais de fonctionnement

A.B. : 33.22.11 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	153	148	193	188	183	178	174	Engagement
Vereffeningen	118	148	194	189	184	179	174	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet ingeschreven op BA 33 22 11 121101 is als volgt samengesteld:

Description / Base légale / Base réglementaire

Le crédit inscrit à l'AB 33 22 11 121101 se décompose comme suit :

- Vergoeding van externe experts waarop bij een ev. ongeval een beroep kan worden gedaan;
- technische bijstand (expertiselaboratorium, scan 3D, ...);
- diverse kosten;
- Vertaalkosten van inkomende en uitgaande documenten;
- Beroepsopleiding;
- Brandstofkosten voor de dienstvoertuigen;
- Representatiekosten voor buitenlandse missies van de leden van het Onderzoeksorgaan voor spoorongevallen.

B.A: 33.22.11 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

- Rémunération d'experts externes amenés à être sollicités en cas d'accident;
- assistance technique (laboratoire d'expertise, scan 3D,...) ;
- frais divers;
- Frais de traduction pour les documents entrants et sortants ;
- Formation professionnelle ;
- Frais de carburant des véhicules de service ;
- Frais de représentation à l'étranger pour les membres de l'Organisme d'Enquête.

A.B. : 33.22.11 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	22	118	24	23	23	22	22	Engagement
Vereffeningen	22	119	24	23	23	22	22	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Onderhoud en de bescherming van de databank ;
- update van de database, zoals Filemaker
- aankoop en de update van de software
- Overdrachtproject van de ongevallengegevens naar ERAIL
- project "business Corner " naar EF en GI gepland in 2015

B.A: 33.22.11 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel.

Description / Base légale / Base réglementaire

- Entretien et la sauvegarde de la base de données ;
- mise à jour de la base de données Filemaker ;
- achat et la mise à jour de logiciels ;
- projet de transfert des données accidents vers ERAIL
- projet de "business Corner" vers EF et GI prévu en 2015

A.B. : 33.22 11 741001 Dépenses pour l'acquisition de matériel roulant.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	17	36	28	27	26	25	24	Engagement
Vereffeningen	17	36	28	27	26	25	24	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

aankoop van een bijkomend dienstvoertuig.

B.A: 33.22.11 742201: Investerings

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat d'un véhicule de service supplémentaire

A.B. : 33.22 11 742201 : Investissements

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	45	35	34	32	31	30	Engagement
Vereffeningen	-	45	35	34	32	31	30	Liquidation

PROGRAMMA 22/2**ONDERZOEKSORGAAN SCHEEPVAART*****Toegewezen opdrachten***

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

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

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

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

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

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

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

PROGRAMME 22/2**ORGANE D'ENQUETE NAVIGATION*****Missions assignées***

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

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

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

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

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

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

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

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

Aangewende middelen

20. Personeel

B.A.: 33.22.20 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend personeel.

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

Moyens mis en œuvre

20. Personnel

A.B.: 33.22 20 110003: Rémunérations et allocations quelconques: personnel statutaire définitif et stagiaire.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	320	304	298	291	285	278	Engagement
Vereffeningen	-	320	304	298	291	285	278	Liquidation

21. Werkingskosten

B.A.: 33.22.21 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

21 Frais de fonctionnement

A.B.: 33.22.21 121101: Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	24	233	188	219	214	208	202	Engagement
Vereffeningen	21	233	189	219	214	208	202	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Onderzoekskosten, reiskosten, opleidingskosten, huisvesting, deskundigen, diesel en onderhoudskosten van het wagenpark.

B.A. 33 22 21 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel.

Description / Base légale / Base réglementaire

Frais de recherche, frais de déplacement, frais de formation, le logement, les experts, le diesel et l'entretien des voitures.

A.B. 33 22 21 741001: Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	63	50	48	46	44	43	Engagement
Vereffeningen	-	63	50	48	46	44	43	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Nieuwe voertuigen zijn bestemd voor onderzoekers voor veiligheidsonderzoeken.

A.B. 33 22 21 742204: Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

Description / Base légale / Base réglementaire

Nouveaux véhicules destinés aux enquêteurs en matière de sécurité.

A.B. 33 22 21 742004: Investeringssuitgaven inzake informatica.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	2	2	2	2	2	2	Engagement
Vereffeningen	-	3	2	2	2	2	2	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Description / Base légale / Base réglementaire

Kleine informatica investeringsuitgaven.

PROGRAMMA 22/3

OMBUDSDIENST LUCHTVAART

Toegewezen Opdrachten

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

De opdrachten van deze dienst zijn:

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

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

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

Nagestreefde doelstellingen door het programma

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

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

Petits investissements informatiques.

PROGRAMME 22/3

SERVICE MEDIATION AERIEENNE

Missions assignées

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

Ses missions ont été définies comme suit :

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

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

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

Objectifs poursuivis par le programme

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

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

de verschillende opdrachten met die verschillende instanties kan samenwerken.

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

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

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

Aangewende middelen

31. Werkingskosten

B.A.	Aard	(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)	Nature	A.B.
12.11.01	Bestendige uitgaven	Vastleg.	5	20	16	16	15	15	14	Engag.	Dépenses permanentes	12.11.01
		Veref.	4	20	16	16	15	15	14	Liquid.		
12.11.04	Informatica	Vastleg.	-	3	2	2	2	2	2	Engag.	Informatique	12.11.04
		Veref.	-	3	2	2	2	2	2	Liquid.		
74.22.01	Investeringsen	Vastleg.	-	3	2	2	2	2	2	Engag.	Investissements	74.22.01
		Veref.	-	3	2	2	2	2	2	Liquid.		
74.22.04	Investeringsen informatica	Vastleg.	1	8	6	6	6	6	5	Engag.	Investissements informatique	74.22.04
		Veref.	1	8	6	6	6	6	5	Liquid.		

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

PROGRAMMA 22/4

OMBUDSDIENST TREINREIZIGERS

Toegewezen opdrachten

De ombudsdienst is belast met:

- het onderzoeken van alle klachten van reizigers en gebruikers m.b.t. de dienstverlening van de spoorwegondernemingen en de spoorweg-beheerders;

avec les différentes instances dans l'intérêt de la poursuite des différentes tâches.

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

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

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

Moyens mis en œuvre

31. Frais de fonctionnement

Description / Base légale / Base réglementaire

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

PROGRAMME 22/4

SERVICE MEDIATION VOYAGEURS FERROVIAIRES

Missions assignées

Le service de médiation a pour mission :

- examiner toutes les plaintes des voyageurs et des usagers ayant trait aux services prestés par les entreprises ferroviaires ou les gestionnaires ;

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

Aangewende middelen

40. Personeel

A.B. 33 22 40 110016: OMB SPOOR Bezoldigingen

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	249	261	463	454	444	434	425	Engagement
Vereffeningen	249	261	463	240	235	230	225	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Houdende het koninklijk besluit van 24 oktober 2012 betreffende de Ombudsdienst voor treinreizigers, wordt het personeel sinds 1 december 2012 rechtstreeks aangeworven door de FOD Mobiliteit. Een overdracht van aanvullend 227 000 EUR ten opzichte van 2014 wordt gevraagd, afkomstig van de BA 33 22 40 122148.

A.B. 33 22 40 122148: Betaling voor gedetacheerd personeel.

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

Moyens mis en oeuvre

40. Personnel

B.A. 33 22 40 110016 : MED RAIL Rémunérations

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant l'arrêté royal du 24 octobre 2012 relatif au Service de médiation des voyageurs ferroviaires, le personnel est depuis le 1^{er} décembre 2012 engagé directement par le SPF Mobilité. Un transfert de 227 000 EUR supplémentaires par rapport à 2014 est demandé, provenant de l'AB 33 22 40 122148.

B.A. 33 22 40 122148 : Paiement pour personnel détaché.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	937	815	562	550	538	527	515	Engagement
Vereffeningen	937	818	565	764	747	732	715	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Overdracht van 227 000 EUR naar de BA 332240110016 (zelfs verantwoording aan de BA 332240110016).

41. Werkingskosten

A.B. 33 22 41 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

Description / Base légale / Base réglementaire

Transfert de 227 000 EUR vers l'AB 332240110016 (voir justification à l'AB 332240110016).

41. Frais de fonctionnement

B.A. 33 22 41 121104: Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen				51	51	50	49	Engagement
Vereffeningen				51	51	50	49	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

A.B. 33 22 41 121122: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten.

Description / Base légale / Base réglementaire

Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

B.A. 33 22 41 121122 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	171	196	159	200	195	189	184	Engagement
Vereffeningen	171	197	160	200	201	200	194	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

B.A. 33.22.41 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitzondering van de informatica-uitgaven.

Description / Base légale / Base réglementaire

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

A.B. 33.22.41 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	10	9	11	11	Engagement
Vereffeningen	-	-	-	10	9	11	11	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet is nodig voor de aankoop van duurzame goederen.

A.B. 33 22 41 742204: Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

Description / Base légale / Base réglementaire

Le crédit inscrit est nécessaire pour couvrir l'acquisition de biens meubles durables.

B.A. 33 22 41 742004 : Investeringensuitgaven inzake informatica.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	10	11	20	19	Engagement
Vereffeningen	-	-	-	10	11	20	19	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Kleine informatica investeringsuitgaven.

Description / Base légale / Base réglementaire

Petits investissements informatiques.

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

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

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

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

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

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.

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

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

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

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

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

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.

Daarnaast bevat het takenpakket ook:

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

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

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

Sinds januari 2013 heeft de Dienst Regulering bijkomende spoorwegbevoegdheden gekregen inzake 'performance regime'. Voor eind 2013 waren het ook dezelfde bijkomende taken ontstaan inzake de "vrachtcorridors".

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

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

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

- De regulator bereidt de beslissing over de toekenning of weigering van de exploitatielicense van de luchthaven Brussel- Nationaal voor ten behoeve van de bevoegde minister. Hij volgt

De plus, les tâches comprennent:

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

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

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

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

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

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

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

- Le régulateur prépare à l'intention du ministre compétent, la décision relative à l'attribution ou le rejet de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Il veille également à son

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 en het tariefsysteem goed enkel in het geval een bepaald aantal luchtvaartmaatschappijen het voorstel van de luchthavenuitbater verwerpen. De regulator kan in voorkomend geval aanpassingen of wijzigingen eisen. De formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem, en elke wijziging hiervan, zijn tevens onderworpen aan een beslissing van de Minister.

In 2015 zal de Dienst Regulering nieuwe opdrachten dienen te verzekeren, meer bepaald in gevolge de herziening van het eerste spoorwegpakket. De personeelsmiddelen zullen hierdoor aangepast worden, meer bepaald aan de hand van een optimalisatie van het gebruik van de bestaande personeelsmiddelen.

Aangewende middelen

50 Personeel

B.A: 33.22.50 110017: Personeel Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

utilisation correcte. Il conseille également le ministre quant à une éventuelle révision ou un éventuel retrait de la licence d'exploitation ;

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

En 2015, le Service de Régulation sera amené à assurer des nouvelles missions, notamment suite à la refonte du premier paquet ferroviaire. Les ressources humaines devront être adaptées en conséquence, notamment par l'optimisation de l'utilisation des moyens humains existants.

Moyens mis en oeuvre

50 Personnel

A.B. : 33.22.50 110017 : Personnel Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	750	682	676	662	648	634	620	Engagement
Vereffeningen	744	682	676	662	648	634	620	Liquidation

51 Werkingskosten

B.A.: 33.22.51 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	28	79	64	62	61	59	58	Engagement
Vereffeningen	27	79	64	62	61	59	58	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Dienstreizen; diverse kleine uitgaven; organisatie seminarie; consultancy regulering.

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

De Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) treedt op als nationale veiligheidsinstantie voor België. Dit gebeurt in het kader van het tweede spoorwegpakket van de Europese Unie, dat de veiligheid en de interoperabiliteit van het Europees spoorwegsysteem wil verhogen. De dienst verzekert ook bepaalde taken die door de Staat aan hem zijn toegewezen.

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

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

Wettelijke context

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

51 Frais de fonctionnement

A.B. : 33.22.51 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Description / Base légale / Base réglementaire basis

Missions ; petites dépenses diverses ; organisation séminaires ; consultance régulation.

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

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

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

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

Contexte légal

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

Het tweede spoorwegpakket, voorgesteld in januari 2002 en goedgekeurd in april 2004, heeft een aantal concrete maatregelen voorzien: een bredere liberalisering van de markt voor het goederenvervoer, een richtlijn inzake spoorwegveiligheid, een regeling tot instelling van het Europese spoorwegagentschap en andere maatregelen om erop toe te zien dat de interoperabiliteit tussen de nationale netwerken snel gebeurt. De lidstaten moesten ze omzetten in nationale wetgeving voor 30 april 2006.

De richtlijn EG 2004/49 verplicht de lidstaten om een nationale veiligheidsinstantie te vestigen. De organisatie, juridische structuur en beslissingen moet zij onafhankelijk van de spoorwegondernemingen of de beheerder van de infrastructuur kunnen nemen. De nationale veiligheidsinstantie moet het regelgevende kader inzake veiligheid ontwikkelen en over de beheerder van de infrastructuur en de spoorwegondernemingen het toezicht hebben.

In het derde spoorwegpakket, wordt de integratie van het Europese spoorwegsysteem voorgezet. Zij omvat een richtlijn betreffende de certificatie van de bestuurders en een ander betreft de liberalisering van de markt voor het vervoer van passagiers, alsmede twee regelgevingen. Eén betreft de rechten en de welwillendheid van de passagiers in internationaal spoorwegvervoer en de andere betreft de kwaliteit van het vervoer van goederen per spoor. De Commissie herinnert er bovendien aan dat de integratie van de Europese spoorwegsysteem een technische harmonisatie vereist teneinde de interoperabiliteit van het materiaal en de infrastructuur te waarborgen.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

1. Administratieve en juridische ondersteuning

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

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

Le deuxième paquet ferroviaire, proposé en janvier 2002 et adopté en avril 2004, a prévu un nombre de mesures concrètes : une ouverture plus large du marché pour le transport de marchandises, une directive en matière de sécurité ferroviaire, un règlement instituant l'agence ferroviaire européenne et d'autres mesures pour veiller à ce que l'interopérabilité entre les réseaux nationaux se réalise rapidement. Les états membres devaient les transposer en législation nationale avant le 30 avril 2006.

La directive CE 2004/49 oblige les états membres à établir une autorité nationale de sécurité. Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, elle doit être indépendante des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure. L'autorité nationale de sécurité doit développer le cadre réglementaire en matière de sécurité et superviser le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

Dans le troisième paquet ferroviaire, l'intégration du système ferroviaire européen se poursuit. Elles constituent une directive relative à la certification des conducteurs et une autre concernant l'ouverture du marché pour les services de transport de passagers, ainsi que deux règlements. L'un concerne les droits et les obligations des passagers en transport ferroviaire international et l'autre concerne la qualité des services de transport de marchandises par chemins de fer. La Commission rappelle en outre que l'intégration des systèmes ferroviaires européens requiert une harmonisation technique afin d'assurer l'interopérabilité du matériel et de l'infrastructure.

Objectifs poursuivis par le programme

1. Support administratif et juridique

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

L'unité fournit également des avis juridiques à la direction, concernant les possibles conséquences de modifications dans la législation nationale et internationale. Elle formule des recommandations sur les propositions de mise en œuvre et la transposition en droit belge de la législation internationale et traite les litiges et les dossiers concernant les amendes administratives.

2. Spoorwegondernemingen

Binnen de DVIS is de afdeling "Spoorwegondernemingen" verantwoordelijk voor verschillende opdrachten die als volgt ingedeeld zijn:

- Het onderzoeken van aanvraagdossiers betreffende de certificatie van spoorwegondernemingen;
- het afleveren van het (Europees) veiligheidscertificaat deel A en (nationaal) veiligheidscertificaat deel B;
- het opstellen van een supervisieplan voor de spoorwegondernemingen;
- het uitvoeren van audits en inspecties met betrekking tot de certificaten die werden uitgereikt door de DVIS, onder de voorwaarden die de toelating hebben toegestaan.
- Aflevering van exploitatievergunningen voor museumlijnen;
- Supervisie van de museumlijnen.

3. Veiligheidspersoneel

De afdeling Veiligheidspersoneel staat in voor het onderzoek van de aanvraagdossiers aangaande de homologatie van het treinpersoneel en de erkenning van centra.

Hij realiseert audits en inspecties met betrekking tot de vergunningen en certificaten afgeleverd door de DVIS en de voorwaarden die geleid hebben tot deze aflevering.

De DVIS levert in dit kader aangaande het treinpersoneel de volgende individuele certificatie-documenten af:

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

De DVIS levert ook vergunningen of certificaten af aan de:

- Bedrijfsprofessionele psychologische centra;
- arbeidsgeneeskundige medische centra;
- opleidingscentra;
- examinatoren.

4. Rollend materieel

De taken van de afdeling Rollend materieel bestaan uit:

- De afgifte van toelatingen voor de ingebruikname van rollend materieel en CCS-uitrustingen (het

2. Entreprises ferroviaires

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

- Examen des dossiers de demande concernant la certification des entreprises ferroviaires;
- délivrance des certificats de sécurité (européen) partie A et (national) partie B ;
- établissement d'un plan de supervision des entreprises ferroviaires ;
- réalisation d'audits et d'inspections en relation avec les certificats délivrés par le SSICF, dans les conditions qui ont permis leur attribution ;
- délivrance des licences d'exploitation pour les lignes musées ;
- supervision des lignes musées.

3. Personnel de sécurité

L'unité Personnel de sécurité est chargée de l'examen de dossiers de demande relative à la certification du personnel de bord et à l'agrément de centres.

Elle réalise des audits et inspections en relation avec les agréments et certifications délivrés par le SSICF, dans les conditions qui ont permis leur attribution

Le SSICF délivre dans ce cadre, au personnel de bord, les documents individuels de certification suivants :

- La licence nationale pour conducteur de train;
- la licence européenne pour conducteur de train;
- le certificat national d'accompagnateur de train.

Le SSICF délivre également des agréments ou reconnaissances aux :

- Centres psychologiques ;
- centres médicaux ;
- centres de formation ;
- examinateurs.

4. Matériel roulant

Les tâches de l'unité Matériel roulant sont les suivantes:

- La délivrance des autorisations de mise en service pour les véhicules ferroviaires et les

substelsysteem Besturing en Seining) op treinen. Op verzoek van de promotoren, voornamelijk fabrikanten en spoorwegondernemingen, neemt de afdeling Rollend materieel ook deel aan bijeenkomsten over de voortgang van projecten en voert zij technische keuringen uit om nog vóór de indiening van het einddossier voor de toelatingssaanvraag over uiteenlopende onderwerpen advies te geven;

- realisatie van audits en inspecties met betrekking tot de toelatings afgeleverd door de DVIS en de voorwaarden die hebben geleid tot deze aflevering ;
- het beheer van het Nationaal Voertuigregister (NVR);
- de deelname aan werkgroepen over de wederzijdse erkenning samen met de nationale veiligheidsinstanties van Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland, Spanje en het Groothertogdom Luxemburg;
- het toezicht op de uitvoering van de wetgeving inzake het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor (RID), inclusief de uitvoering van controles op het terrein;
- de deelname aan werkgroepen op Europees niveau over bepaalde technische specificaties van interoperabiliteit (TSI);
- de controle op de doeltreffendheid van de remsystemen van trams en metro's.

5. Infrastructuur

De belangrijkste taken van de afdeling Infrastructuur zijn:

- Toelating tot indienststelling van nieuwe en aangepaste installaties (infrastructuur, systemen voor energietoelevering en voor controle-besturingsignalisatie (CBS));
- afleveren van de veiligheidsvergunning aan de infrastructuurbeheerder;
- realisatie van audits en inspecties met betrekking tot de vergunningen afgeleverd door de DVIS en de voorwaarden die hebben geleid tot deze aflevering;
- controle van de conformiteit met de technische voorschriften interoperabiliteit (TVI) bij de constructie van nieuwe spoorweginfrastructuur;
- controle van de conformiteit met de nationale veiligheidsvoorschriften;
- Toezicht van het nationale infrastructuurregister en controle van gegevens vereist door TVI;
- toezicht op het nodige onderhoud in de TVI;
- Beoordeling van de aanvraag of de verlenging en indien nodig aflevering van het veiligheidscertificaat voor de infrastructuurbeheerder (IB).

équipements CCS (Contrôle-Commande et Signalisation) à bord des trains. A la demande des promoteurs, essentiellement des constructeurs et des entreprises ferroviaires, l'unité Matériel roulant participe également à des réunions d'avancement de projets. Elle effectue aussi des visites techniques afin de rendre des avis sur des sujets divers dès avant l'introduction du dossier final de demande d'autorisation;

- réalisation d'audits et d'inspections en relation avec les autorisations délivrées par le SSICF, dans les conditions qui ont permis leur attribution ;
- la gestion du Registre National des Véhicules (RNV);
- la participation aux groupes de travail de reconnaissance mutuelle avec les autorités nationales de sécurité ferroviaire d'Allemagne, de France, des Pays-Bas, de la Suisse, de l'Espagne et du Grand-Duché de Luxembourg;
- le suivi de la législation en matière de transport des marchandises dangereuses par chemin de fer (RID), en ce compris la réalisation de contrôles sur le terrain;
- la participation à des groupes de travail, au niveau européen, relatifs à certaines spécifications techniques d'interopérabilité (STI);
- la vérification de l'efficacité des systèmes de freinage des trams et des métros.

5. Infrastructure

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

- Autorisation de mise en service d'installations nouvelles et adaptées (infrastructures, systèmes fournisseurs d'énergie et systèmes de contrôle commande-signalisation (CCS));
- délivrance d'un agrément de sécurité au gestionnaire de l'infrastructure ;
- réalisation d'audits et d'inspections en relation avec l'agrément délivré par le SSICF, dans les conditions qui ont permis son attribution ;
- vérification de la conformité avec les Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) de la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires ;
- vérification de la conformité avec les règles nationales de sécurité ;
- surveillance du registre national de l'infrastructure: contrôle de la présence des données requises par les STI ;
- surveillance de l'entretien requis dans les STI;
- appréciation de la demande ou renouvellement et le cas échéant délivrance du certificat de sécurité pour le Gestionnaire d'Infrastructure (GI).

Internationale samenwerking

Hoofdtthema is de samenwerking met ERA ("European Railway Agency")., hierna komen enkel de taken die een intense samenwerking vereisen, een aantal verplicht van repetitieve aard zijn al vermeld bij de andere taken, evenals de medewerking in verband met de interoperabiliteit:

- In samenwerking met ERA bepalen van de voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan veiligheidsbeheerssystemen van EF ("Entreprises Ferroviaires") en van de IB;
- toezicht op het werk van de aangemelde instanties in samenwerking met ERA;
- medewerking in de werkgroep certificatie van de werkplaatsen opgericht door ERA;
- DVIS vertegenwoordigt België in de ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates);
- medewerkingen in de technische werkgroep van de Europese Commissie, op aanduiding van Belgische vertegenwoordiger in het 'interoperability committee';
- medewerking in de technische werkgroepen van de OTIF ("The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail") ;
- samenwerking met ERA bij het opstellen van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, veiligheidsmethodes en veiligheidsdoelstellingen;
- samenwerking met ERA bij het opstellen van criteria aangaande de certificatie, de registratie van de vorming van het treinpersoneel;
- samenwerking met ERA om te komen tot een opmaken van de diverse databanken voor onder meer de nationale regelgeving, de wagens, de veiligheidscertificaten en de vergunningen voor treinbestuurders vanwege de diverse lidstaten van de Europese Unie;
- mededeling en motivatie van de wijzigingen aan de nationale veiligheidsvoorschriften aan de Europese commissie;
- samenwerking met ERA, in de werkgroep SCA ("safety certificate and safety authorisation") 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 (Technische Specificatie voor Interoperabiliteit) en ook medewerking in de ERTMS ("The European Railway Traffic Management System") werkgroepen voor de verdere definitie van de ETCS ("European Train Control System") specificaties;
- Belgische vertegenwoordiging in het comité opgericht overeenkomstig EU1996/48 artikel 21 voor het onderzoek en aanvaarding van nieuwe

Collaboration internationale

La tâche principale est la collaboration avec l'ERA («European Railway Agency»). 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 (Entreprises ferroviaires) et du GI ;
- surveillance du travail des organismes notifiés en collaboration avec l'ERA ;
- collaboration dans le groupe de travail « certification des ateliers » créé par l'ERA ;
- le SSICF représente la Belgique dans l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates) ;
- collaboration dans le groupe de travail technique de la Commission européenne, en qualité d'expert pour la délégation belge dans le « interoperability committee » ;
- collaboration dans les groupes de travail techniques de l'OTIF (Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires) ;
- collaboration avec l'ERA pour rédiger les indicateurs, les méthodes et les objectifs de sécurité communs ;
- collaboration avec l'ERA pour rédiger les critères concernant la certification, l'enregistrement de la formation du personnel de bord ;
- collaboration avec l'ERA pour atteindre diverses bases de données pour entre autres, des règles nationales, les wagons, des certificats de sécurité et les licences de conducteur de train de la part des états membres de l'union européenne ;
- notification et motivation des changements aux règles nationales de sécurité à l'Union européenne ;
- collaboration avec l'ERA dans le groupe de travail SCA (« safety certificate and safety autorisation ») 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 (Spécification technique d'interopérabilité), adapter les existantes et collaborer dans les groupes de travail ERTMS (« The European Railway Traffic Management System ») pour une définition ultérieure des spécifications ETCS (« European Train Control System ») ;
- représentation de la Belgique dans le comité article 21, créé dans l'UE1996/48, pour examen et acceptation des règles techniques nouvelles

technische regelgeving voorgesteld door de Europese Commissie;

- Belgische vertegenwoordiging in de internationale expertenwerkgroepen, en medewerking in de diverse subwerkgroepen, betreffende RID ("Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail").

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 (« Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail »).

Aangewende middelen

60. Personeel

B.A. : 33.22.60 110016: Statutair personeel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	623	1 289	1 322	1 294	1 267	1 239	1 212	Engagement
Vereffeningen	617	1 289	1 322	1 294	1 267	1 239	1 212	Liquidation

B.A. : 33.22.60 122148: Niet statutair personeel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	2 360	2 465	2 253	2 207	2 160	2 112	2 065	Engagement
Vereffeningen	2 344	2 465	2 253	2 207	2 160	2 112	2 065	Liquidation

61 Werkingskosten

B.A. : 33.22.61 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	239	680	624	608	591	574	559	Engagement
Vereffeningen	238	683	626	610	593	576	561	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Allerlei studies ivm de actoren van het spoorvervoer. Vermits DVIS niet over eigen experten beschikt voor het uitvoeren van audits, dient beroep te worden gedaan op externe bijstand;
- dekking van de representatiekosten die door België worden gedragen (organisatie van vergaderingen en vertaling van documenten);
- onderhouds- en herstellingskosten van de dienstwagens;
- kosten GSM ;
- actualisaties van de technische, wettelijke en administratieve informatie en dit zowel op Belgisch als op Europees niveau;
- aankoop veiligheidspapier en drukkosten voor rekening van DVIS;
- kosten voor pechverhelping en grensoverschrijdende verzekering van de dienstvoertuigen;

Moyens mis en œuvre

60. Personnel

A.B. : 33.22.60 110016 : Personnel statutaire.

A.B. : 33.22.60 122148 : Personnel non statutaire.

61 Frais de fonctionnement

A.B. : 33.22.61 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services.

Description / Base légale / Base réglementaire

- Réalisation d'études diverses relatives aux différents acteurs du monde ferroviaire. Etant donné que le SSICF ne dispose pas des experts nécessaires pour la réalisation d'audits, il faut faire appel à de l'assistance externe ;
- couverture des frais de représentation supportés par la Belgique (organisation de réunions et traduction de documents);
- frais d'entretien et de réparation des voitures de service;
- frais de GSM ;
- mise à jour des informations relatives aux évolutions techniques, légales et administratives au niveau belge et européen;
- achat de papier pour la sécurité et frais d'impression pour le compte du SSICF ;
- frais de dépannage et assurance transfrontalière des véhicules de service ;

- aankoop van uniformen en veiligheidskledij;
- opleidingen;
- cateringkosten voor interne vergaderingen en deelname aan seminars, teambuilding;
- brandstofkosten voor dienstwagens;
- representatiekosten bij gelegenheid van buitenlandse opdrachten van DVIS.

- Achat d'uniformes et de vestes de sécurité ;
- formations ;
- frais de catering pour les réunions internes et les participations à des séminaires ;
- frais de carburant des véhicules de services ;
- frais de représentation encourus à l'étranger par le SSICF.

B.A: 33.22.61 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

A.B. : 33.22.61 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	58	217	176	172	167	163	158	Engagement
Vereffeningen	417	217	176	172	167	163	158	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

B.A: 33.22.61 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel.

Description / Base légale / Base réglementaire

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

A partir de 2015 un montant récurrent est prévu pour l'entretien correctif et adaptif de l'application.

A.B. : 33.22.61 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	99	5	5	5	5	5	Engagement
Vereffeningen	-	99	5	5	5	5	5	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 741001 is bestemd voor de aankoop van nieuwe dienstwagens of hun aanpassingen aan het terrein.

B.A: 33.22.61 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitzondering van de informatica-uitgaven.

Description / Base légale / Base réglementaire

Le crédit enregistré à l'AB 22 61 741001 est destiné à l'achat de voitures de société ou leurs adaptations au terrain.

A.B: 33.22.61 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	6	5	5	4	4	4	Engagement
Vereffeningen	-	6	5	5	4	4	4	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Description / Base légale / Base réglementaire

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 742201 is vereist voor de aankoop of de vervanging van versleten materiaal of bestemd voor de beveiligingsuitrusting van het personeel.

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 742201 est nécessaire pour l'achat ou le remplacement du matériel détérioré ou destiné à sécuriser le travail des agents.

A.B. 33 22 61 742204: Investeringsuitgaven inzake informatica.

A.B: 33.22.61 742204 Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	21	49	39	37	36	34	33	Engagement
Vereffeningen	16	49	39	37	36	34	33	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Er zijn specifieke investeringen voorzien door de dienst: tablets, 3G kaart,....

PROGRAMMA 22/8

ONDERZOEKSORGAAN ONGEVALLEN EN INCIDENTEN LUCHTVAART

Toegewezen opdrachten

Air Accident Investigation Unit (Belgium), de cel die onafhankelijk van het Directoraat-generaal Luchtvaart werkt, onderzoekt en rapporteert over ongevallen en incidenten, conform de internationale reglementering (Bijlage 13 van ICAO, EU Verordening EC996/2010, en KB van 09/12/1998).

AAIU(Be) heeft tot doel ongevallen te voorkomen. Zij vaardigt aanbevelingen uit inzake veiligheid, aan de hand van analyses van ongevallen en incidenten. Ze is belast met het onderzoek van alle ongevallen en incidenten die plaatsvinden op Belgisch grondgebied met zowel Belgische als buitenlandse luchtvaartuigen. Ze werkt mee aan onderzoeken in het buitenland waarbij Belgische luchtvaartuigen betrokken zijn.

Nagestreefde doestellingen door het programma

De onderzoeken

Het enige oogmerk van het onderzoek en het eindverslag is de vaststelling van de oorzaken, en het definiëren van aanbevelingen om ongevallen en incidenten in de toekomst te voorkomen.

In overeenstemming met Annex 13 van het verdrag inzake internationale burgerluchtvaart (Chicago, 1944) is het niet het doel van het onderzoek van luchtvaartongevallen om schuld of aansprakelijkheid aan te duiden.

Description / Base légale / Base réglementaire

Il y a des investissements spécifiques prévus par le service: tablettes, cartes 3G ,...

PROGRAMME 22/8

ORGANISME D'ENQUETES ACCIDENTS ET INCIDENTS AERIENS

Missions assignées

L' Air Accident Investigation Unit (Belgium), cellule indépendante de la Direction générale Transport aérien, mène des enquêtes sur les accidents et incidents et dresse des rapports sur ces événements, conformément à la réglementation internationale (Annexe 13 de l'OACI, Règlement Européen EC996/2010 et AR du 09/12/1998).

La finalité de AAIU(Be) est la prévention des accidents. Elle donne des recommandations en matière de sécurité, sur la base des différentes analyses d'accidents et incidents. Elle est chargée d'enquêter sur l'ensemble des accidents et incidents survenant sur le territoire belge et impliquant des aéronefs belges ou étrangers. La cellule collabore aux enquêtes menées à l'étranger sur des accidents impliquant des aéronefs.

Objectifs poursuivis par le programme

Les enquêtes

Le seul objectif de l'enquête et du rapport final est de déterminer les causes et de définir des recommandations en vue de la prévention de futurs accidents ou incidents.

Conformément à l'Annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), l'enquête sur un accident ou un incident ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

Publicatie

Naast het formuleren van aanbevelingen naar aanleiding van het onderzoek van ongevallen en incidenten, wil de AAIU(Be) ook preventief en sensibiliserend werken door het promoten van goede praktijken om zo de veiligheid binnen de burgerluchtvaart te verbeteren. Dit gebeurt onder andere door het publiceren van veiligheidsinformatienota's (Safety Information Notices).

Melding

De piloot, eigenaar of luchtvaartterreinoverste is verplicht elk ongeval of een ernstig incident onmiddellijk telefonisch te melden aan de AAIU(Be) zodat een onderzoeker ter plaatse kan komen indien hij van oordeel is dat dit nodig is.

Resultaten van de vorige jaren:

Na analyse van de 3200 incident- en ongevallenmeldingen voor 2012, heeft AAIU(Be) 15 ongevallen met vliegtuigen onderzocht, en 2 anderen voor Annex-II luchtvaarttuigen.

AAIU(Be) heeft ook steun gegeven aan buitenlandse Veiligheidsonderzoeksoverheden voor 5 onderzoeken met Belgisch geregistreerde vliegtuigen in het buitenland. AAIU(Be) heeft 4 veiligheidsaanbevelingen geformuleerd in 2013. AAIU(Be) heeft ook deel genomen aan verschillende veiligheids-werkgroepen, georganiseerd door DGLV

Aangewende middelen

* Jusqu'en 2014, le programme était repris sous la division organique 52 programme/activité 52 (fonds organique aérien).

80. Personeel

B.A: 33.22.80 110016: Statutair personeel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	en milliers d'euro)
Vastleggingen	*	*	60	59	58	57	55	Engagement
Vereffeningen	*	*	60	59	58	57	55	Liquidation

B.A: 33.22.80 110017: Niet statutair personeel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	*	*	94	92	90	88	86	Engagement
Vereffeningen	*	*	94	92	90	88	86	Liquidation

Publication

A côté de la formulation de recommandations consécutives à des enquêtes d'accidents et d'incidents, l'AAIU(Be) souhaite également travailler sur la prévention et la sensibilisation via la promotion de bonnes pratiques susceptibles d'améliorer la sécurité de l'aviation civile. Cela se fait, entre autres, via la publication de notes d'information de sécurité (Safety Information Notices).

Notification

Le pilote, propriétaire ou responsable du terrain d'aviation est tenu d'informer immédiatement l'AAIU(Be) par téléphone de tout accident ou incident sérieux survenu lors de l'utilisation d'un aéronef, afin de permettre aux enquêteurs, le cas échéant, de se rendre le plus rapidement possible sur les lieux.

Résultats des années précédentes:

Après analyse de 3200 notifications d'incidents et accidents pour 2013, AAIU(Be) a ouvert 15 enquêtes d'accident avec des avions, et 2 autres suites à des accidents avec des aéronefs Annexe-II.

AAIU(Be) a également supporté les Organismes d'Enquête de sécurité étrangères pour 5 enquêtes d'accidents avec des aéronefs belges à l'étranger. AAIU(Be) a formulé 4 recommandations de sécurité en 2013. AAIU(Be) a également participé à des séminaires de sécurité organisés par la DGTA.

Moyens mis en œuvre

* Jusqu'en 2014, le programme était repris sous la division organique 52 programme/activité 52 (fonds organique aérien).

80. Personnel

A.B. : 33.22.80 110016 : Personnel statutaire.

A.B. : 33.22.80 110017 : Personnel non statutaire.

80. Werkingskosten

B.A: 33.22.80 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	*	*	43					Engagement
Vereffeningen	*	*	43	42	41	40	39	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De kosten voor technische ondersteuning betreffen het demonteren van onderdelen van luchtvaartuigen door gespecialiseerd personeel, logistieke ondersteuning voor het vervoeren van onderdelen van verongelukte luchtvaartuigen en de analyse door gespecialiseerde labs. Er worden jaarlijks gemiddeld 20 onderzoeken uitgevoerd. Een aantal van deze onderzoeken vereist dat technici demontagewerken uitvoeren, dat transport en opslag in een beveiligde ruimte wordt voorzien en dat door gespecialiseerde labo's analyses worden gedaan (analyse van vloeistoffen en van breuken...).

B.A: 33.22.80 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitsluiting van de informatica-uitgave.

80 Frais de fonctionnement

A.B. : 33.22.80 121101: Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services.

Description / Base légale / Base réglementaire

Les frais de support technique concernent le démontage d'éléments d'aéronefs par du personnel spécialisé, le support logistique pour le déplacement des éléments d'aéronefs accidentés et leur analyse par des laboratoires spécialisés. Une moyenne de 20 enquêtes d'accidents est à réaliser par an. Une partie de ces enquêtes exige des travaux de démontage par des techniciens, le transport et le stockage dans des lieux protégés, ainsi que des analyses exécutées par des laboratoires spécialisés (analyse des fluides, analyse de fractures,...).

A.B: 33.22.80 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	*	*	5					Engagement
Vereffeningen	*	*	5	5	4	4	4	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van onderzoeksmateriaal, zoals inspectiecamera, optische materiaal, enz.

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat de matériel d'enquête comme une caméra d'inspection, du matériel optique, etc.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING : 41****OVERHEIDSBEDRIJVEN*****Toegewezen opdrachten***

De overheidsbedrijven – Bpost, Belgacom en de twee ondernemingen van Infrabel de NMBS-Groep verstrekken van een aantal diensten aan de maatschappij.

Deze bedrijven handelen binnen een concurrentiële context. Ze vervullen tevens de rol van universele dienstverlener, waardoor zij een aantal bijzondere verplichtingen hebben.

Bpost

Bpost beschikt over een commercieel netwerk bestaande uit 1 340 verkooppunten (postkantoren of postpunten) die dagelijks klanten ontvangen om diverse verrichtingen uit te voeren, gaande van de aankoop van postzegels of het binnenbrengen van post tot advies bij beleggingen.

Net als in de meeste andere landen van de Europese Unie is ook in België sinds 1 januari 2011 de postmarkt volledig opengesteld voor concurrentie (wet van 13 december 2010). De postmarkt is in volle verandering, en de concurrentie van andere communicatiemiddelen wordt almaar sterker.

De relatie tussen de Belgische Staat en bpost is vastgelegd in een Beheerscontract. Dat regelt onder meer de uitvoeringsmodaliteiten van de taken waarvoor bpost instaat om zijn opdrachten van openbare dienst uit te voeren, evenals de financiële tegemoetkoming van de Staat.

Belgacom

Belgacom levert aan de burgers en aan de bedrijven een efficiënte telecommunicatie-infrastructuur.

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.

Infrabel en de NMBS

Zie programma 51/1

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 41****ENTREPRISES PUBLIQUES*****Missions assignées***

Les entreprises publiques – Bpost, Belgacom et les deux entreprises Infrabel et la SNCB rendent des services à la société.

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

Bpost

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

En Belgique, comme dans la plupart des pays de l'Union européenne, le marché postal est totalement ouvert à la concurrence depuis le 1er janvier 2011 (loi de 13 décembre 2010). Le marché du courrier est en pleine mutation, la concurrence d'autres moyens de communication étant de plus en plus présente.

La relation entre l'État belge et bpost est déterminée au travers d'un Contrat de gestion. Celui-ci règle notamment les modalités d'exécution des tâches que bpost assure en vue d'exécuter ses missions de service public, ainsi que sur l'intervention financière de l'État.

Belgacom

Belgacom fournit aux citoyens et aux entreprises une infrastructure de télécommunications performante.

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.

Infrabel et la SNCB

Voir programme 51/1

PROGRAMMA 41/5**OVERHEIDSBEDRIJVEN*****Nagestreefde doelstellingen door het programma***

dit programma neemt de uitgaven ten laste voor extern advies in verband met de modernisering van de overheidsbedrijven.

Het programma bevat eveneens de kredieten tot dekking van de uitgaven voor de taken die worden opgelegd aan Bpost voor de opdrachten van openbare dienst, in uitvoering van haar beheerscontract.

Het voorziet ook de uitgaven tot dekking van de sociale voordelen toegekend aan de personeelsleden van de Dienst Kijk- en Luistergeld en van de Radio Maritieme Dienst, die op 1 april 1997 werden overgedragen naar het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie en die verkozen hebben om terug te keren naar Belgacom om gebruik te maken van het PTS-plan (People, Teams and Skills).

Aangewende middelen***50. Extern advies Overheidsbedrijven***

BA 33 41 50 121122: Uitgaven voor strategisch, financieel en juridisch extern advies in het kader van de overheidsbedrijven.

PROGRAMME 41/5**ENTREPRISES PUBLIQUES*****Objectifs poursuivis par le programme***

Ce programme prend en charge les dépenses pour des avis externes en rapport avec la modernisation des entreprises publiques.

Le programme contient aussi les crédits nécessaires pour la couverture des charges imposées à Bpost pour les missions de service public, en exécution de son contrat de gestion.

Il prévoit également les dépenses pour la couverture des avantages sociaux accordés aux agents du Service de redevance Radio-TV et du Service Radio Maritime qui ont été transférés à l'Institut Belge des Services Postaux et des Télécommunications le 1^{er} avril 1997 et qui ont opté pour leur retour à Belgacom afin de pouvoir émarger au plan PTS (People, Teams and Skills).

Moyens mis en oeuvre***50. Avis externe entreprises publiques***

AB 33 41 50 121122 : Dépenses en vue de couvrir les frais de conseils externes stratégique, financier et juridique dans le cadre des entreprises publiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	4	285	231	225	220	214	208	Engagement
Vereffeningen	2	286	232	226	220	215	209	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het is een blijvende zorg de organisatiestructuur van elk overheidsbedrijf aan te passen aan de diverse noden en behoeften en daar waar mogelijk ook de efficiëntie en de kostenbeheersing te verbeteren.

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.

Description / Base légale / Base réglementaire

C'est un souci permanent d'adapter la structure des entreprises publiques aux divers besoins et d'en améliorer autant que possible l'efficacité et la maîtrise des coûts.

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 consultancy externe.

52. Bpost

BA 33 41 52 312203: *Betaling Post opgelegde lasten BTW.*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	222 792	304 208	501	-	-	-	501	Engagement
Vereffeningen	222 792	304 208	501	-	-	-	501	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Opmerking:

De BA werd onderverdeeld in 4 BA's (BTW, RETAIL, PRESS, OTHERS).

Specifieke cijfers met betrekking tot de BA 312203:

2013 : 1 450 000 EUR

2014 : 0 k EUR

Het niet-geadresseerde verkiezingsdrukwerk wordt onderworpen aan de BTW-heffing.

Vermits Europese, regionale als federale verkiezingen gepland zijn in 2014 wordt in 2015 een BTW-provisie voorzien. Slechts na afsluiting van het boekjaar door bpost kan een exacte afrekening van de verschuldigde BTW worden voorgelegd. Ook in 2018 vinden er verkiezingen plaats waarvoor in 2019 een provisie wordt voorzien.

In de begroting van 2014 van bpost werd 2 388 000 EUR voorzien ter compensatie voor het niet-geadresseerde verkiezingsdrukwerk. Bij de berekening hiervan werd rekening gehouden de vergoeding bepaald in het 5^{de} beheerscontract tussen de Staat en bpost. Daarom wordt de verschuldigde BTW geraamd op 501 000 EUR (2 388 000 x 21%).

Het volume niet-geadresseerde verkiezingsdrukwerk wordt voor de verkiezingen van 2014 geschat op 57 657 000 stuks.

In 2013 werd een totaalbedrag van 1 450 000 EUR aan BTW betaald. Indien in het jaar ervoor geen verkiezing is gepland, wordt er logischerwijs geen provisie voorzien.

52. Bpost

AB 33 41 52 312203 : *Paiement Poste charges imposées TVA.*

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Remarque :

L'AB a été subdivisée en 4 AB (TVA, RETAIL, PRESS, OTHERS).

Chiffres spécifiques relatifs à l' AB 312203:

2013 : 1 450 000 EUR

2014 : 0 k EUR

Les imprimés électoraux sans adresse sont soumis à la TVA.

Comme des élections européennes, régionales et fédérales ont été planifiées en 2014, une provision sera prévue pour la TVA en 2015. Il faudra attendre la clôture de l'exercice comptable par bpost pour pouvoir présenter un décompte exact de la TVA due. En 2018 aussi, des élections auront lieu, pour lesquelles une provision sera prévue en 2019.

2 388 000 EUR ont été prévus dans le budget 2014 de bpost pour la compensation des imprimés électoraux sans adresse. Il a été tenu compte, lors du calcul, de l'indemnisation fixée dans le 5^e Contrat de Gestion entre l'État et bpost. Pour cette raison, la TVA due est estimée à 501 000 EUR (2 388 000 x 21%).

Le volume des imprimés électoraux sans adresse a été évalué, pour les élections de 2014, à 57 657 000 pièces.

En 2013, un montant total de 1 450 000 EUR a été payé à titre de TVA. Si aucune élection n'est planifiée au cours de l'année précédente, il est logique qu'aucune provision ne soit prévue.

BA 33 41 52 312204: Betaling Post opgelegde lasten
RETAIL.

AB 33 41 52 312204 : Paiement Poste charges imposées
RETAIL.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen			50 868	50 868	50 868	50 868	50 868	Engagement
Vereffeningen			50 868	50 868	50 868	50 868	50 868	Liquidation

**Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van
het gesubsidieerde orgaan**

Opmerking :

De BA 312204 komt uit de splitsing van de BA 312203.

Specifieke cijfers met betrekking tot de BA 312204:
2014 : 55 344 000 EUR.

Het vijfde beheerscontract tussen de Staat en bpost voor de periode 2013-2015 werd goedgekeurd door middel van het Koninklijk Besluit 29 mei 2013. Hierbij verbindt de Staat zich ertoe bpost te vergoeden voor het verstrekken van diensten van algemeen economisch belang (DAEB). Om de continuïteit met de vorige beheerscontracten te garanderen, werd een verdeelsleutel vastgesteld. Hiervoor dient het voorschot voor elk specifiek jaar in twee voorafbetalingen te gebeuren:

- Een voorafbetaling in de maand januari van elk jaar, voor 99/365ste van het subsidiebedrag van het vorige (burgerlijke) jaar;
- Een voorafbetaling in de maand januari van elk jaar, voor 266/365ste van het subsidiebedrag van dat specifieke (burgerlijke) jaar.

De te storten bedragen werden bepaald in artikel 12.5 van het beheerscontract. Deze dienen telkens betaald te worden op 15 januari van het desbetreffende jaar:

2014: 304 207 865 EUR
2015: 297 025 815 EUR
2016: 79 819 838 EUR

In 2015 moeten onderstaande bedragen betaald worden:

Retail Network SGEI: 50 867 814,02 EUR
Press: 199 401 403,61 EUR
Others: 46 756 597,37 EUR

Vanaf 2015 worden deze ingeschreven op aparte basisallocaties.

Merk op dat het 5^{de} beheerscontract slechts actief is tot en met 2015. Niettemin zal bpost in 2016 nog het 99/365ste van het subsidiebedrag van het (burgerlijke) jaar 2015 ontvangen. Meer bepaald onderstaande bedragen:

**But du subside / Présentation intégrale de l'organe
subventionné**

Remarque :

L'AB 312204 provient du split de l'AB 312203.

Chiffres spécifiques relatifs à l' AB 312204:
2014 : 55 344 000 EUR.

Le cinquième Contrat de Gestion entre l'État et bpost pour la période 2013-2015 a été approuvé par le biais de l'arrêté royal du 29 mai 2013. L'État s'engage, ici, à compenser financièrement bpost pour la prestation de services d'intérêt économique général (SIEG). Afin de garantir la continuité avec les Contrats de Gestion précédents, une clé de répartition a été définie. À cet effet, le montant de l'avance pour chaque année spécifique devra être payé sous la forme de deux avances de paiement :

- une avance au mois de janvier de chaque année à concurrence de 99/365^e du montant du subside de l'année (civile) précédente ;
- une avance au mois de janvier de chaque année à concurrence de 266/365^e du montant du subside de l'année (civile) spécifique.

Les montants à verser ont été définis à l'article 12.5 du Contrat de Gestion. Chaque montant doit être versé le 15 janvier de l'année en question.

2014 : 304 207 865 EUR
2015 : 297 025 815 EUR
2016 : 79 819 838 EUR

En 2015, les montants repris ci-dessous devront être payés.

Retail Network SGEI: 50 867 814,02 EUR
Press: 199 401 403,61 EUR
Others: 46 756 597,37 EUR

À partir de 2015, ils seront inscrits en tant qu'allocations de base séparées.

Notez que le 5^e contrat de gestion n'est actif que jusqu'à 2015 inclus. Toutefois, bpost recevra encore en 2016 les 99/365e du montant de subside de l'année (civile) 2015. Plus précisément les montants repris ci-dessous.

Retail Network SGEI: 13 452 476,94 EUR
 Press: 54 162 492,86 EUR
 Others: 12 204 868,20 EUR

Wij kennen nog niet de afloop van de onderhandelingen over het toekomstige 6de Beheerscontract, noch over de toestemming voor de verdeling van de druk vanaf 2016 - op het ogenblik georganiseerd door het BIPT. Het is dus voorzichtig en verstandig om voor 2016 en erna de nu voor 2015 bepaalde bedragen te hernemen.

BA 33 41 52 312205: Betaling Post opgelegde lasten PRESS.

Retail Network SGEI: 13 452 476,94 EUR
 Press: 54 162 492,86 EUR
 Others: 12 204 868,20 EUR

Nous ne connaissons pas encore l'issue des négociations sur le futur 6^e Contrat de Gestion, ni sur la concession pour la distribution de la presse à partir de 2016 – organisée actuellement par l'IBPT. Il est donc prudent et raisonnable de reprendre pour 2016 et au-delà les montants actuellement prévus pour 2015.

AB 33 41 52 312205 : Paiement Poste charges imposées PRESS.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen			192 901	154 401	154 401	154 401	154 401	Engagement
Vereffeningen			192 901	154 401	154 401	154 401	154 401	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Opmerking :
 De BA 312205 komt uit de splitsing van de BA 312203.
 Specifieke cijfers met betrekking tot de BA 312205:
 2014 : 198 380 000 EUR

Zie BA 33 41 52 312204

BA 33 41 52 312206: Betaling Post opgelegde lasten OTHERS.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Remarque :
 L'AB 312205 provient du split de l'AB 312203
 Chiffres spécifiques relatifs à l' AB 312205:
 2014 : 198 380 000 EUR

Voir AB 33 41 52 312204

AB 33 41 52 312206 : Paiement Poste charges imposées OTHERS.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen			46 757	46 757	46 757	46 757	46 757	Engagement
Vereffeningen			46 757	46 757	46 757	46 757	46 757	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Opmerking :
 De BA 312206 komt uit de splitsing van de BA 312203.
 Specifieke cijfers met betrekking tot de BA 312206:
 2014 : 50 484 000 EUR

Zie BA 33 41 52 312204

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Remarque :
 L'AB 312206 provient du split de l'AB 312203
 Chiffres spécifiques relatifs à l' AB 312206:
 2014 : 50 484 000 EUR

Voir commentaires de l'AB 33 52 312204

53. Belgacom - plan PTS

BA 33 41 53 320002: 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.

53. Belgacom - plan PTS

AB 33 41 53 320002 : Avantages sociaux accordés aux agents du Service Radio-Télévision. Redevances et du Service Radio Maritime qui ont opté pour le retour à Belgacom.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	171	208	184	184	184	184	184	Engagement
Vereffeningen	160	208	184	184	184	184	184	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

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).

De Federale Staat draagt de financiële last van de sociale voordelen (artikel 7 van het Koninklijk Besluit van 19 mei 1998).

Berekeningsmethode van de uitgave

In 1998 werden de noodzakelijke bedragen ingeschreven in de Begroting der Pensioenen terwijl in 1999 een krediet van 223 104 EUR voorzien werd op de huidige basisallocatie om de terugbetaling toe te laten van de kosten van de aan Belgacom door het departement toegekende sociale voordelen.

Het bedrag werd regelmatig aangepast aan de reële behoeften.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

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).

L'Etat Fédéral prend en charge la charge financière des avantages sociaux (article 7 de l'arrêté royal du 19 mai 1998).

Méthode de calcul de la dépense

En 1998, les montants nécessaires ont été inscrits au Budget des Pensions tandis qu'en 1999, un crédit de 223 104 EUR a été prévu sur la présente allocation de base afin de permettre le remboursement des coûts des avantages sociaux accordés par le département à Belgacom.

Le montant a régulièrement été ajusté aux besoins réels.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING : 51****DIRECTORAAT-GENERAAL DUURZAME
MOBILITEIT EN SPOORBELEID**

**Toegewezen opdrachten en nagestreefde
doelstellingen door het programma**

1. Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid***Opdracht***

Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid (DOS) is één van de drie directies van het Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De missie van DOS luidt als volgt: "Actief ondersteunen van het beleid voor een kwaliteitsvol spoorvervoer dat zijn rol opneemt binnen het transportsysteem."

DOS ondersteunt de Ministers bevoegd voor Overheidsbedrijven en Mobiliteit bij het ontwikkelen van hun respectievelijk aandeel in dit beleid. De directie ondersteunt de uitvoering van de beleidscyclus voor de eigen bevoegdheidsmaterie en richt zich daarbij op :

- het voorbereiden van de beheerscontracten van de NMBS en Infrabel en het adviseren daaromtrent;
- het uitvoeren van de haar toegewezen opdrachten ; het monitoren van de uitvoering van de taken die in het kader van de beheerscontracten zijn toevertrouwd aan de overheidsbedrijven;
- het evalueren van het beleid.

Strategische doelstellingen

Het spoor moet bijdragen aan de duurzame mobiliteit van personen en het duurzame vervoer van goederen. De strategische doelstellingen van DOS steunen op zes beleidsdoelstellingen. De eerste drie daarvan hebben vooral betrekking op de manier waarop (spoor)mobiliteit zich op het terrein manifesteert ; de laatste drie gaan meer over de context. Het gaat om de volgende doelstellingen:

- Mobiliteit en transport in België zijn duurzaam in de drievoudige dimensie: economisch, sociaal en ecologisch;
- De vervoersmodi zijn veilig en goed beveiligd;
- De dienstverlening op het vlak van mobiliteit en transport is kwaliteitsvol;

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 51****DIRECTION GENERALE POLITIQUE DE MOBILITÉ
DURABLE ET FERROVIAIRE**

**Missions assignées et objectifs poursuivis par le
programme**

**1. Direction Entreprises publiques et Politique
ferroviaire*****Mission***

La Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire (DEPPF) est l'une des trois directions de la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports.

La mission de la DEPPF s'énonce comme suit : "Soutenir activement la politique visant à offrir un transport ferroviaire de qualité qui assume son rôle au sein du système de transport".

La DEPPF épaula les Ministres compétents pour les Entreprises publiques et la Mobilité dans le développement de leur apport respectif à cette politique. La direction soutient la mise en œuvre du cycle politique lié à leurs domaines de compétence propres, et se focalise à cet égard sur :

- la préparation des contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel et la formulation d'avis en la matière ;
- l'exécution des tâches qui lui sont confiées ; le suivi de l'exécution des tâches qui, dans le cadre des contrats de gestion, sont confiées aux entreprises publiques ;
- l'évaluation de la politique.

Objectifs stratégiques

Le rail doit contribuer à la mobilité durable des personnes et au transport durable des marchandises. Les objectifs stratégiques de la DEPPF reposent sur six objectifs politiques. Les trois premiers concernent surtout la manière dont la mobilité (ferroviaire) se manifeste sur le terrain, et les trois derniers plutôt le contexte. Il s'agit des objectifs suivants :

- La mobilité et le transport en Belgique sont durables, selon les 3 dimensions : économique, sociale et écologique ;
- La sécurité et la sûreté des modes de transport sont assurées ;
- Un service qualitatif en matière de mobilité et de transport est offert ;

- De maatschappelijke doelen worden bereikt op een kosteneffectieve manier en met voldoende draagvlak;
- De belangen van België worden goed behartigd in de Europese context en het spoor functioneert als een open systeem;
- Het spoor is bekend bij de bedrijven en de consumenten als een interessante optie binnen hun verplaatsingsbehoeften.

Taken en bevoegdheden

DOS telt vier diensten. Hun specifieke opdrachten zijn hieronder summier beschreven. Diverse transversale opdrachten vergen ook een hechte samenwerking tussen de diensten.

Dienst Infrastructuur

- staat in voor de relaties met Infrabel en de NMBS voor wat betreft de instandhouding en de uitbouw van de spoorweg- en onthaalinfrastructuur;
- verzorgt de voorbereiding en monitoring van het beheerscontract met Infrabel en van de investeringsplannen en -projecten van deze vennootschap (inclusief deze met Europese cofinanciering);
- staat in voor de reglementaire bepaling van de veiligheidsinrichtingen aan overwegen en voor de terreincontroles van deze inrichtingen.

Dienst Binnenlands vervoer reizigers

- staat in voor de relaties met de NMBS, haar openbare dienstverlening en alles wat daarmee gepaard gaat (aanbod, kwaliteit, tarifiering, ...);
- verzorgt de voorbereiding en de monitoring van het beheerscontract met de NMBS en van de investeringsprojecten van deze vennootschap;
- is verantwoordelijk voor de voorbereiding en de uitvoering van de contractueel bepaalde, budgettaire afspraken tussen de Staat en de overheidsbedrijven Infrabel, SNCB en HR-Rail (begroting).

Dienst Spoorwegmarkt

- onderzoekt de aanvragen van de spoorwegondernemingen die het Belgische spoornet wensen te gebruiken en legt de vergunningen ter ondertekening voor aan de bevoegde Minister en onderzoekt jaarlijks of de voorwaarden voor het behoud van de vergunningen voldaan zijn;
- neemt deel aan internationale werkgroepen en projecten op niveau van de Europese Unie en de Verenigde Naties en vertegenwoordigt ons land in de drie Europese goederencorridors waarbij we betrokken partij zijn.

- Les objectifs sociétaux sont atteints de manière efficiente et avec un soutien sociétal satisfaisant ;
- Les intérêts de la Belgique sont bien pris en compte dans le contexte européen et le rail fonctionne comme un système ouvert ;
- Les entreprises et les consommateurs connaissent le rail comme une option intéressante pour leurs besoins de déplacements.

Tâches et compétences

La DEPPF se compose de quatre services. Leurs tâches spécifiques sont décrites sommairement ci-après. Diverses tâches transversales requièrent également une étroite coopération entre les services.

Service Infrastructure

- est responsable des relations avec Infrabel et la SNCB pour ce qui concerne l'entretien et le développement des infrastructures ferroviaires et d'accueil ;
- assure la préparation et le monitoring du contrat de gestion conclu avec Infrabel ainsi que des plans et projets d'investissement de cette société (en ce compris ceux cofinancés par l'Europe) ;
- est également responsable de la fixation réglementaire des dispositifs de sécurité aux passages à niveau et des contrôles sur le terrain de ces dispositifs.

Service Transport intérieur de voyageurs

- est responsable des relations avec la SNCB, de ses prestations de service public et de tout ce qui en découle (offre, qualité, tarification...) ;
- assure la préparation et le monitoring du contrat de gestion conclu avec la SNCB ainsi que des projets d'investissement de cette société ;
- est chargé de la préparation et de l'exécution des accords budgétaires fixés contractuellement entre l'État et les entreprises publiques Infrabel, SNCB et HR-Rail.

Service Marché du Rail

- examine les demandes des entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser le réseau ferroviaire belge, soumet les licences à la signature du Ministre compétent et contrôle annuellement si les conditions permettant de garder les licences sont remplies ;
- prend part à des groupes de travail et projets internationaux au niveau de l'Union européenne et des Nations Unies et représente notre pays au sein des trois corridors de fret européens auxquels nous sommes partie prenante.

Dienst Reglementering

- draagt bij aan de totstandkoming van nieuwe internationale regelgeving, o.a. op niveau van het OTIF en de Europese Commissie;
- bereidt de implementering van de internationale regelgeving in Belgisch recht voor en is verantwoordelijk voor het ontwikkelen, opvolgen en aanpassen van de Belgische spoorreglementering;
- neemt deel aan diverse internationale werkgroepen;
- ondersteunt de Directeur-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid voor de handhaving van Verordening 1371/2007.

Kernopdrachten

De kernopdrachten zijn :

- het actief adviseren bij het definiëren van het beleid ;
- het uitvoeren van het beleid voor wat betreft aan DOS toegewezen taken ;
- het monitoren van de uitvoering en evalueren van het beleid, in het bijzonder van de uitvoering van de beheerscontracten ;
- het verruimen van het draagvlak van het beleid, en dit zowel voor de Minister bevoegd voor Mobiliteit en de Minister bevoegd voor Overheidsbedrijven.

De beleidsaspecten die bij het uitvoeren van de opdracht centraal staan zijn : de spoorreglementering (nationaal en internationaal), de regelgeving betreffende overheidsbedrijven, de relaties met Infrabel en NMBS, in het bijzonder de beheerscontracten en de investeringsplannen, en de grensoverschrijdende en internationale aspecten.

Naast deze opdrachten op internationaal en nationaal niveau, ijvert de directie, in samenwerking met de gewestelijke overheden en openbare vervoersmaatschappijen, voor een betere afstemming tussen de verschillende vervoersmodi, dit zowel voor het reizigers- als het goederenvervoer.

2. Directie Mobiliteit

Opdracht

- voortdurend analyseren (studies en statistieken) van het beleid rond mobiliteit en vervoer en dit is om zowel strategieën te ontwikkelen als om op elke vraag omtrent het mobiliteitsbeleid te kunnen antwoorden ;
- mobiliteits- en vervoersstrategieën definiëren die de Belgische Staat in staat stellen om zich te positioneren wat de besluitvorming betreft en dit zowel nationaal als internationaal ;

Service Réglementation

- contribue à la réalisation de la nouvelle réglementation internationale, entre autre, au niveau de l'OTIF, de l'UNECE et de la Commission européenne ;
- prépare l'implémentation de la réglementation européenne en droit belge et est responsable pour le développement, le suivi et l'adaptation de la réglementation ferroviaire belge ;
- prend part à divers groupes de travail internationaux ;
- soutient la Directrice générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire à veiller au respect du Règlement 1371/2007.

Tâches principales

Les tâches principales de la DEPPF sont :

- contribuer activement par des conseils à la définition de la politique ferroviaire ;
- mettre en œuvre la politique pour ce qui concerne les tâches attribuées à la DEPPF ;
- surveiller la mise en œuvre et évaluer la politique, en particulier la mise en œuvre des contrats de gestion ;
- élargir le soutien sociétal de la politique, et ce, tant pour le Ministre compétent pour la Mobilité que pour le Ministre compétent pour les Entreprises publiques.

Les aspects politiques fondamentaux au niveau de l'exécution de la tâche sont : la réglementation ferroviaire (nationale et internationale), la réglementation relative aux entreprises publiques, les relations avec Infrabel et la SNCB, en particulier les contrats de gestion et les plans d'investissement, ainsi que

Outre ces tâches au niveau international et national, la Direction œuvre, en collaboration avec les autorités régionales et les sociétés de transport public, à une meilleure harmonisation entre les différents modes de transport et ce, tant pour le transport des voyageurs que pour celui des marchandises.

2. Direction Mobilité

Mission

- analyse continue (études et statistiques) des politiques de mobilité et de transport pour être en mesure de développer des stratégies et de pouvoir répondre à chaque question concernant la politique de mobilité ;
- 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 ;

- ondersteunen van het beleid inzake duurzame mobiliteit.

3. Directie Intermodaliteit

Opdracht

- Opzetten van een netwerk van intermodale correspondenten in de andere directoraten-generaal van de FOD ;
- opzetten van een permanente samenwerking met andere beleidsniveaus en met andere FOD's d.m.v. een netwerk in informeel overleg inzake de activiteiten op het gebied van multimodaal goederenvervoer.

Personenvervoer

- ondersteuning van het spoorbeleid voor de interactie tussen het aanbod van overheidsdiensten en de integratie van de stations in de lokale structuur (in ondersteuning van DOS).

Goederenvervoer

- financiële ondersteuning van het gecombineerd spoorvervoer en van het verspreid vervoer (toepassing van het huidige beleid) ;
- medewerking aan de interactie tussen de terminals en de corridors voor vrachtvervoer (in ondersteuning van DOS) ;
- beheer van de wet die de officiële erkenning van de vervoersorganisatoren regelt en voorstel tot wijziging van het voornoemde systeem.

PROGRAMMA 0

BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA

Aangewende middelen

01.Personeel

B.A. 33 51 01 110003: Bezoldigingen Statutair personeel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	3 559	3 561	3 054	2 991	2 927	2 863	2 799	Engagement
Vereffeningen	3 475	3 561	3 054	2 991	2 927	2 863	2 799	Liquidation

B.A. 33 51 01 110004: Bezoldigingen Niet-statutair personeel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	525	628	466	456	446	437	428	Engagement
Vereffeningen	525	628	466	456	446	437	428	Liquidation

- soutien à la politique de développement durable.

3. Direction Intermodalité

Mission

- Mise sur pied d'un réseau de correspondants intermodaux dans les autres directions générales du SPF ;
- Mise sur pied d'une collaboration permanente avec les autres niveaux de pouvoir et les autres SPF par le biais d'un réseau en concertation informelle relative aux activités en matière de transport multimodal de marchandises.

Transport de personnes

- soutien à la politique ferroviaire pour l'interface entre les offres de services publics et l'intégration des gares dans le tissu local (en appui à la DEPPF).

Transport de marchandises

- soutien financier au transport combiné ferroviaire et au trafic diffus (application du régime en cours) ;
- coopération à l'interface entre les terminaux et les corridors de fret ferroviaires (en appui à la DEPPF) ;
- gestion de la loi régissant l'agrément des organisateurs de transport.

PROGRAMME 0

PROGRAMME DE SUBSISTANCE

Moyens mis en œuvre

01.Personnel

A.B. 33 51 01 110003 : traitement du personnel statutaire.

A.B. 33 51 01 110004 : traitement personnel non statutaire.

02.Werkingskosten

B.A. 33 51 02 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsl. van de informatica-uitgaven.

02.Frais de fonctionnement

A.B. 33 51 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'excl. des dépenses informatiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	133	345	294	289	282	275	267	Engagement
Vereffeningen	189	408	294	287	280	272	265	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**Erelonen**

- Vergoedingen voor het raadgevend comité van de treinreizigers en voor het Vast Bureau van Transportorganisatoren ;
- expertise voor de realisatie van audits inzake spoor ;
- buitenlandse delegaties, workshops en evenementen.

Aankopen

- Studies betreffende verbetering van de spoormobiliteit ;
- de budgetten voor opleiding zijn vanaf 2015 overgedragen naar de organisatie afdeling 21.

Vergoedingen

Terugbetaling van dienstkaarten en vervoerskosten, kilometervergoedingen reis- en verblijfkosten, onkosten voor buitenlandse zendingen, verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval en verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

Description / Base légale / Base réglementaire**Honoraires**

- Indemnités pour le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires et pour le Bureau Permanent des Organismes de transport ;
- expertise pour la réalisation d'audits en ce qui concerne le rail;
- délégations étrangères, workshops et événements.

Achats

- Etudes concernant l'amélioration de la mobilité ferroviaire ;
- les budgets pour formation sont à partir de 2015 transférés vers la division organique 21.

Indemnités

Remboursement des cartes de service et des frais de transport, des indemnités kilométriques, des frais de parcours et de séjour, des frais pour les missions à l'étranger ; des frais de déplacement dans le cadre d'une expertise médicale suite à un accident de travail et des frais de connexion à l'internet dans le cadre du télétravail.

PROGRAMMA 1**SPOORWEGVERVOER****Aangewende middelen****Wettelijke 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) ;
- pro memorie: Het door de Ministerraad van 06/06/2008 goedgekeurde investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-Groep ;
- meerjarensinvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep, goedgekeurd door de Ministerraad van 19/07/2013 ;
- beheerscontracten tussen de Staat en NMBS Holding, Infrabel en NMBS (KB 29/06/2008) ;
- eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en NMBS Holding, Infrabel en NMBS (KB van 21/08/2009, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 29/09/2009) ;
- tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en NMBS Holding, Infrabel en NMBS, (KB van 26/10/2010, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18/11/2010) betreffende de toepassing van de IFRS-normen ;
- derde bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en NMBS Holding, Infrabel en NMBS (KB 10/01/2013, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 21/01/2013) ;
- vierde bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en NMBS Holding, Infrabel en NMBS (KB van 21/12/2013, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 17/01/2014) ;
- mededeling in het Belgisch Staatsblad van 14 december 2012 ;
- koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontracten van Infrabel en de nieuwe NMBS gelden (KB 21/12/2013, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 27/12/2013) ;
- koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 27/05/2014) ;
- 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) ;

PROGRAMME 1**TRANSPORT FERROVIAIRE****Moyens mis en œuvre****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) ;
- pour mémoire : Plan d'investissement 2008-2012 du Groupe SNCB approuvé par le Conseil des Ministres du 06/06/2008 ;
- plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB approuvé par le Conseil des Ministres du 19/07/2013 ;
- contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB (AR du 29/06/2008) ;
- premier avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB, (AR du 21 août 2009 paru au MB du 29/09/2009) ;
- deuxième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB, (AR du 26/10/2010, publié au Moniteur belge le 18/11/2010) concernant le passage aux normes IFRS ;
- troisième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB (AR du 10/01/2013, publié au Moniteur belge le 21/01/2013) ;
- quatrième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB (AR du 21/12/2013, publié au Moniteur belge le 17/01/2014) ;
- avis dans le Moniteur du 14 décembre 2012 ;
- arrêté royal du 21 décembre fixant les règles provisoires qui valent comme contrats de gestion d'Infrabel et de la nouvelle SNCB (AR 21/12/2013, publié au Moniteur du 27/12/2013) ;
- arrêté royal du 21 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la nouvelle SNCB (publié au Moniteur du 27/05/2014) ;
- l'art.198 de la Loi-programme du 27 décembre 2006 (M.B. du 28/12/06) a modifié la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnée le 14 juillet 1994 en créant le principe d'un statut OMNIO (art. 37 §1° création d'un nouveau 3ème alinéa) ;

Voor de periode 2015-2019 werden volgende globale besparingen ten laste van NMBS en Infrabel beslist:

2015: - 188 000 000
2016: - 306 750 000
2017: - 425 500 000
2018: - 544 250 000
2019: - 663 000 000

Deze besparingen worden voorlopig als volgt verdeeld:

NMBS: 53%, verdeeld over exploitatie (19,54%) en investeringen (80,46%)
Infrabel: 47%, volledig op investeringen

De structurele besparingen beslist tijdens de vorige legislatuur, werden op dezelfde manier verdeeld.

Deze verdeling zal in de loop van het jaar na verder overleg met de NMBS en Infrabel verder verfijnd of aangepast worden.

10. Spoorwegexploitatie

De bijdragen van de Staat voor de exploitatietoelagen dekken de betaling van de laatste vier maanden van het vorige jaar en de eerste acht maanden van het lopende jaar (BA 51 10 31.22.02, 31.22.05, 31.22.51, 31.22.52, 31.22.96, 31.22.97 en 31.22.98).

Het financiële nadeel voor de maatschappijen wordt gecompenseerd door de vervroegde betaling van 4 maandelijks schijven betreffende het lopende jaar. De schijven van mei, juni, juli en augustus worden uiterlijk op 8 mei vereffend, terwijl die van september, oktober, november en december uiterlijk op de tiende werkdag van het volgende jaar worden vereffend.

De begroting voor de spoorwegexploitatie wordt als volgt verdeeld onder de bedrijven:

BA 51 10 31.xx.0x, 51 10 31.xx.1x en 51 10 31.xx.2x: voor de NMBS;
BA 51 10 31.xx.5x: voor Infrabel;
BA 51 10 31.xx.9x: voor de oude NMBS-Holding;

BA33.51.18.31.22.01: HR Rail

Pour la période 2015-2019, les économies globales suivantes ont été décidées à charge de la SNCB et d'Infrabel :

2015: - 188 000 000
2016: - 306 750 000
2017: - 425 500 000
2018: - 544 250 000
2019: - 663 000 000

Ces économies sont provisoirement réparties comme suit:

SNCB : 53%, reparti entre exploitation (19,54%) et investissements (80,46%)
Infrabel : 47%, intégralement sur investissements

Les économies structurelles décidées au cours de la précédente législature, ont été ventilées de la même manière.

Cette répartition sera précisée ou ajustée au cours de l'année après concertation avec la SNCB et Infrabel.

10. Exploitation ferroviaire

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 (A.B. 51 10 31.22.02, 31.22.05, 31.22.51, 31.22.52, 31.22.96, 31.22.97 et 31.22.98).

Le désavantage financier encouru par les sociétés lors de ce report est compensé par un paiement anticipatif de quatre tranches mensuelles relatives à l'année en cours. La liquidation des tranches de mai, juin, juillet, août est avancée au 8 mai au plus tard, alors que les tranches de septembre, octobre, novembre et décembre sont liquidées au plus tard le dixième jour ouvrable de l'année suivante.

Le budget d'exploitation ferroviaire au bénéfice des entreprises se présente comme suit :

AB 51 10 31.xx.0x, 51 10 31.xx.1x et 51 10 31.xx.2x : réservées à la SNCB ;
AB 51 10 31.xx.5x : réservées à Infrabel ;
AB 51 10 31.xx.9x : réservées à l'ancienne SNCB Holding ;
BA33.51.18.31.22.01: HR Rail.

B.A. 33 51 10 312107: Bijdrage voor maatregelen die strekken tot het kosteloos woon-werkverkeer per trein, ten gunste van de NMBS.

A.B. 33 51 10 312107: Contribution pour des mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	27 255	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700	Engagement
Vereffeningen	27 255	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008 – 2012 tussen de Staat en de NMBS, artikels 20, 74 en bijlage 13, aangepast door het derde en vierde bijvoegsel.

Het beheerscontract 2008 – 2012 legt de volgende bedragen vast:

voor het kosteloos woon-werkvervoer, 400 000 EUR in 2008 en 25 900 000 EUR vanaf 2009 ;
voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten: 2 800 000 EUR vanaf 2008.

Het gaat hier over niet-geïndexeerde maximumbedragen die daardoor niet mogen worden overschreden.

Het is een provisie die elk jaar wordt verminderd ten belopen van een eventueel budgetsaldo aan het eind van het vorige boekjaar.

Rekening houdend met de contractuele stortingsregels wordt 50% van de jaarlijkse toelage elk jaar naar de begroting van het volgende jaar overgedragen vanaf het boekjaar 2009. De vermindering van de toelage op basis van het saldo van het vorige jaar gebeurt via deze overdracht waardoor er dus geen overschotten worden opgebouwd.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique : Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB, articles 20, 74 et annexe 13 adapté par le troisième et le quatrième avenant.

Le contrat de gestion 2008-2012 prévoit les montants suivants :

pour le transport gratuit domicile-travail, 400 000 EUR en 2008 et 25 900 000 EUR à partir de 2009 ;
pour la gratuité de la part STIB dans les cartes train mixtes : 2 800 000 EUR à partir de 2008.

Il s'agit ici de montants maximum non indexés, qui ne peuvent de ce fait pas être dépassés.

Il s'agit d'une provision, qui est chaque année diminuée en fonction d'un éventuel solde budgétaire à la fin de l'exercice comptable précédent.

Compte tenu des modalités de versements contractuelles, 50% de la dotation annuelle est reporté chaque année à charge du budget de l'année suivante, depuis l'exercice 2009. La diminution de la dotation sur base du solde de l'année précédente s'opère via ce report, ne laissant donc aucun surplus disponible.

(kEUR)	2014 Ajusté Aangepast	2015 initial Initieel	2016 Indicatif Indicatif	2017 Indicatif Indicatif	2018 Indicatif Indicatif	(kEUR)
Jaarlijkse basis	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700	Base annuelle
Saldo t-1	13 985	14 350	14 350	14 350	14 350	Solde t-1
Niet gebruikt	365					Non utilisé
Overdracht naar t+1 (6 maanden)	-14 350	-14 350	-14 350	-14 350	-14 350	Report vers t+1 (6 mois)
vastlegging= vereffening	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700	engagement = liquidation

De gebruikte tussenkomst bedroeg 28 335 000 EUR volgens de definitieve rekeningen van 2013, wat 365 000 EUR minder is dan initieel voorzien.

Selon les comptes définitifs de 2013 l'intervention utilisée s'élevait à 28 335 000 EUR, soit 365 000 EUR de moins qu'initialement prévu.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal klanten die gratis reizen met federale staatsussonkomst. De staatsussonkomst is 20% voor de privésector en de autonome overheidsbedrijven. Daarnaast is er een tussenkomst van 12% voor de Federale Overheidsdiensten.

Le tableau ci-dessous offre un aperçu du nombre de clients qui voyagent gratuitement, avec intervention de l'Etat fédéral. L'intervention de l'Etat est de 20% pour le secteur privé et les entreprises publiques autonomes. Il y a en outre une intervention de 12% pour les Services publics fédéraux.

Aantal klanten / Nombre de clients

Tableau Tabel	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Transport gratuit (80/20) avec intervention de l'Etat fédéral Kosteloos vervoer (80/20) met federale staatsussonkomst	80 037	90 738	97 734	105 827	108 561	117 516	130 122	122 548	125 949
Services publics fédéraux Federale Overheidsdiensten	48 237	49 479	50 298	50 972	50 080	48 922	48 375	47 113	46 459
Entreprises publiques autonomes Autonome Overheidsbedrijven	11 158	10 546	9 955	9 535	9 707	9 816	8 309	9 064	8 666
Secteur privé Privésector	20 642	30 713	37 481	45 320	48 774	58 778	73 438	66 371	70 824

B.A. 33 51 10 312112: Bijdrage voor de voordelen verleend aan de houders van het OMNIO-statuut, ten gunste van de NMBS.

A.B. 33 51 10 312112: Contribution pour les avantages accordés aux bénéficiaires du statut OMNIO, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	1 359	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	Engagement
Vereffeningen	1 359	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: artikel 78 (OMNIO).

Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS 2 300 000 EUR 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.

Een compensatie van 1 584 000 EUR is gestort in 2014, op basis van de prestaties 2013, om de provisie van 2.300 000 EUR terug samen te stellen waarover NMBS contractueel beschikt.

B.A. 33 51 10 312122: Tussenkomst in de actie Go Pass voor +16-jarigen, ten gunste van de NMBS.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Base juridique : Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB art. 78 (OMNIO).

Complémentaire à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit 2 300 000 EUR 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.

Une compensation de 1 584 000 EUR a été versée en 2014, sur base des prestations 2013, pour restaurer la provision de 2.300 000 EUR dont dispose contractuellement la SNCB.

A.B. 33 51 10 312122: Intervention pour l'action Go Pass à destination des plus de 16 ans, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	3 594	3 780	1 890	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	3 594	3 780	1 890	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS en haar 4 bijvoegsels - art. 22 en 79.

De kredieten worden als volgt berekend :

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique : Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB et ses 4 avenants – art. 22 et 79

Les crédits se calculent comme suit :

(k EUR)	2014 Ajusté <i>Aangepast</i>	2015 initial <i>Initieel</i>	2016 Indicatif <i>Indicatif</i>	2017 Indicatif <i>Indicatif</i>	2018 Indicatif <i>Indicatif</i>	(k EUR)
<i>B 79 - GO-Pass</i>	3 438	430				<i>B 79 - GO-Pass</i>
<i>Saldo t-1</i>	1 460	1 460				<i>Solde t-1</i>
<i>Overdracht naar t+1</i>	-1 460					<i>Report vers t+1</i>
<i>Niet gebruikt</i>	342					<i>Inutilisé</i>
vastlegging = vereffening	3 780	1 890	0	0	0	engagement = liquidation

In 2013 zijn de facturen van augustus 2012 tot en met juli 2013 betaald (3 594 000 EUR in totaal).

In 2014 worden de facturen van augustus 2013 tot en met juli 2014 betaald (3 438 000 EUR in totaal). In 2015 zullen de facturen van augustus 2014 tot en met december 2014 betaald worden.

De financiering van de gratis Go Pass voor jongeren van 16 jaar wordt afgeschaft op 1 januari 2015. Evenwel kunnen de jongeren van 16-jaar tot 2 maanden na hun verjaardagsmaand hun gratis go pass afhalen (dus de jongeren die 16 jaar worden in december 2014 kunnen deze nog afhalen tot en met februari 2015). Hierdoor zullen er nog facturen volgen in januari-februari 2015.

Dit levert een besparing op van 1 890 000 EUR in 2015 en 3 780 000 EUR per jaar in 2016-2019.

B.A. 33 51 10 312202: Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, ten gunste van de NMBS.

Les factures du mois d'août 2012 à juillet 2013 ont été payées en 2013 (3 594 000 EUR au total).

Les factures du mois d'août 2013 à juillet 2014 ont été payées en 2014 (3 438 000 EUR au total). Les factures d'août 2014 à décembre 2014 inclus seront payées en 2015.

Le financement du Go Pass gratuit pour les jeunes de 16 ans sera supprimé au 1^{er} janvier 2015. Cependant, les jeunes peuvent retirer le Go Pass jusqu'à deux mois après le mois de leur anniversaire (donc les jeunes qui ont 16 ans en décembre 2014 pourront le retirer jusqu'en février inclus). En conséquence, des factures sont encore attendues en janvier et février 2015.

Ceci génère une économie de 1 890 000 EUR en 2015 et 3 780 000 EUR par an en 2016-2019

A.B. 33 51 10 312202 : Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	935 037	919 275	762 988	755 505	743 210	730 914	718 619	Engagement
Vereffeningen	935 037	917 727	763 905	755 505	743 210	730 914	718 619	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis:

- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: art. 6 tot en met 10 (minimumaanbod), art.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique :

- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : articles 6 à 10 (offre minimale), articles 14

- 14 tot en met 18 (tariefbeleid), art. 24 en 25 (grensoverschrijdend vervoer), artikel 73 (exploitatietoelage), artikel 80 (Diabolo), artikel 81 (indexering), artikel 82 (modaliteiten van storting), aangepast door haar vier bijvoegsels ;
- 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 investeringsstoelage van de NMBS met 146 000 000 EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 000 EUR₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ in 2010 en de vermindering van de investeringsstoelage van Infrabel met 200 000 000 EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ 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 - 69.600 000 EUR in 2009 en - 84.000 000 EUR vanaf de 2010, voor de hele NMBS-Groep) ;
 - Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 27/05/2014) ;
 - Begrotingsconclaaf 01/12/2011 ;
 - Begrotingsconclaaf MR 30/11/2012 ;
 - Begrotingscontrole 2013 ;
 - Begrotingsconclaaf MR 15/10/2014.
- à 18 (politique tarifaire), articles 24 et 25 (trafic transfrontalier), article 73 (dotation d'exploitation), article 80 (Diabolo), article 81 (indexation), article 82 (modalités de versement), adapté par les quatre avenants ;
- 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 146 000 000 EUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 000 EUR₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 000 EUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ 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 - 69.600 000 EUR en 2009 et - 84.000 000 EUR à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB) ;
 - Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB (publié au Moniteur belge le 27/05/2014) ;
 - Conclave budgétaire 01/12/2011 ;
 - Conclave budgétaire CM 30/11/2012 ;
 - Contrôle budgétaire 2013.
 - Conclave budgétaire CM 15/10/2014.

Vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 000 EUR₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 000 EUR₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

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

Depuis 2009, un montant de 70 000 EUR₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 000 EUR₂₀₀₈, 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 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

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 (69 600 000 EUR werden afgetrokken van de begroting 2009) en op 84 miljoen EUR in 2010.

Dit zijn voorlopige bedragen. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast.

In onderstaande tabel staan de reële bedragen (bezorgd door NMBS Holding) van het effect van de maatregel aangaande de vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing voor 2012 en 2013 (niet commerciële sectoren). Voor de raming van de bedragen in 2014 is de exploitatie-index toegepast op de reële bedragen van 2013 (*1,016040). Voor de raming van de bedragen in 2015 is terug de exploitatie-index toegepast op de reële bedragen van 2013 (*1,025321). De verschillen tussen de ramingen voor de bedrijfsvoorheffing 2013 en de reële bedragen voor de bedrijfsvoorheffing 2013 zal in 2014 worden terugbetaald door de bedrijven..

des activités en concurrence et que la réduction de dépenses est en vigueur à partir du 1er janvier 2009 pour tout le Groupe SNCB, une correction budgétaire sur les dotations au Groupe SNCB a été décidée par le Conseil des Ministres du 06/03/2009. La diminution de ces dotations a été estimée à un montant total de 70 millions EUR en 2009 (69 600 000 EUR ont été retirés du budget 2009) et 84 millions EUR en 2010.

Ces montants sont provisoires. Le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable.

Dans le tableau ci-dessous se trouvent les montants réels (fournis par la SNCB Holding) de l'effet de la mesure concernant l'exonération du paiement du précompte professionnel pour 2012 et 2013 (secteurs non commerciaux). Les estimations pour 2014 sont les montants réels de 2013 ajustés à l'indexation exploitation (*1,016040). Pour l'estimation des montants en 2015, on applique à nouveau l'indexation exploitation aux montants réels de 2013 (*1,025321). Les différences entre les estimations et les montants réels pour le précompte professionnel 2013 sera remboursée en 2014 par les sociétés.

	Réel 2012	Estimation 2013	Réel 2013	Différence réel et estimation 2013	Estimation 2014	Estimation 2015
	Reëel 2012	Raming 2013	Reëel 2013	Verschil raming en realiteit 2013	Raming 2014	Raming 2015
SNCB :						
NMBS :	31 859 625,08	32 655 000,00	44 357 207,41	11 702 207,41	45 069 000	45 480 000
Infrabel :						
Infrabel :	19 023 378,30	19 498 000,00	20 375 847,46	877 847,46	20 703 000	20 892 000
SNCB Holding :						
NMBS Holding :	4 571 094,02	4 685 000,00	5 491 642,67	806 642,67	5 580 000	5 631 000
Total						
Totaal	55 454 097,40	56 838 000,00	70 224 697,54	13 386 697,54	71 352 000	72 003 000

Diabolo

Artikel 80 van het beheerscontract bepaalt dat de Staat de NMBS moet vergoeden voor het gebruiksrecht voor het Diabolo-baanvak. Deze compensatie wordt geïndexeerd en vereffend zoals de basisexploitatietoelage. Deze bedragen zijn geraamde bedragen die aan de realiteit kunnen worden aangepast.

Artikel 80 vermeldt voor 2012, 180 000 EUR₂₀₀₈. Het vierde bijvoegsel aan het beheerscontract voorziet 379 000 EUR enkel in 2013. In 2014 en 2015 bedraagt dit terug 180 000 EUR₂₀₀₈ oftewel 204 000 EUR₂₀₁₄ en 205 000 EUR₂₀₁₅.

Indexering van de exploitatietoelagen

Wettelijke basis: beheerscontract NMBS: art 81; beheerscontract NMBS Holding: art. 81 en beheerscontract Infrabel: art. 76

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. 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.

L'article 80 mentionne pour 2012, 180 000 EUR₂₀₀₈. Le quatrième avenant au contrat de gestion prévoit 379 000 EUR uniquement en 2013. En 2014 et 2015, on obtient un montant de 180 000 EUR₂₀₀₈, ou bien de 204 000 EUR₂₀₁₄ et de 205 000 EUR₂₀₁₅.

Indexation de la dotation d'exploitation

Base légale: contrat de gestion SNCB: art 81; contrat de gestion SNCB Holding: art. 81 et contrat de gestion Infrabel: art. 76

De exploitatieindex is dus gebaseerd op twee indexen van december van het jaar voor deze van de begroting (dus december 2014 voor de begroting van 2015): namelijk die van de gezondheidsindex en de dienstenindex. Aangezien beide nog niet gekend zijn voor de index van 2015 zijn de parameters van het planbureau van 01/04/2014 gebruikt voor de raming van de begroting van 2015:

Gezondheidsindex: +0,93% (voor de indexering van het budget in 2015);

Dienstenindex: +0,88% (voor de indexering van het budget in 2015) (hiervoor nam men als proxy de index van de consumptieprijzen).

De voorlopige indexeringsparameters zien er als volgt uit:

L'indexation exploitation est donc basée sur deux indices de décembre de l'année précédant cette année budgétaire (donc décembre 2014 pour le budget de 2015): précisément, l'indice de santé et l'indice des services. Etant donné que ces deux indices ne sont pas encore connus pour 2015, les paramètres du Bureau du Plan du 01/04/2014 sont utilisés pour l'estimation du budget 2015:

Indice santé: +0,93% (pour l'indexation du budget en 2015);

Indice des services: +0,88% (pour l'indexation du budget en 2015) (ici on a pris comme approximation l'indice des prix à la consommation).

Les paramètres provisoires d'indexation sont les suivants :

	2013 aangepast ajusté	2014 aangepast ajusté	2015 Initieel initial	
Gezondheidsindex december jaar t-1	120,06	121,27	122,40	Index santé décembre année t-1
Variatie	2,16%	1,01%	0,93%	Variation
Dienstenindex december jaar t-1	119,50	122,74	123,82	Index services décembre année t-1
Variatie	3,12%	2,71%	0,88%	Variation
Index 2008 = 1	1,119516	1,137496	1,147886	Indice 2008 = 1
Variatie index 2008=1	2,49%	1,61%	0,91%	Variation indice 2008=1
Index 2009 = 1	1,082943	1,100355	1,110405	Indice 2009 = 1
Variatie index 2009=1	2,50%	1,61%	0,91%	Variation indice 2009=1
Index 2010 = 1	1,078184	1,095436	1,105444	Indice 2010 = 1
Variatie index 2010=1	2,49%	1,60%	0,91%	Variation indice 2010=1
Index 2011 = 1	1,055124	1,072054	1,081847	Indice 2011 = 1
Variatie index 2011=1	2,49%	1,60%	0,91%	Variation indice 2011=1
Index 2012 = 1	1,024951	1,041429	1,050941	Indice 2012 = 1
Variatie index 2012=1	2,50%	1,61%	0,91%	Variation indice 2012=1
Index 2013 = 1	1,000000	1,016040	1,025321	Indice 2013 = 1
Variatie index 2013=1		1,60%	0,91%	Variation indice 2013=1
Index 2014 = 1		1,000000	1,009136	Indice 2014 = 1
Variatie index 2014=1			0,91%	Variation indice 2014=1

Voor de bedragen in EUR₂₀₀₈ wordt de contractuele index in EUR₂₀₁₅ als volgt geschat:

$((I_{\text{gezond dec t-1}} / I_{\text{gezond dec 07}} * 0,65) + (I_{\text{diensten dec t-1}} / I_{\text{diensten dec 07}} * 0,35)) = 1,147886$

Mechanisme van overdracht naar de begroting van volgend jaar

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden voor de exploitatietoelagen. In 2015 zullen de laatste 4 maandelijkse schijven van 2014

Pour les montants exprimés en EUR₂₀₀₈, l'indice contractuel d'indexation en EUR₂₀₁₅ est estimé comme suit :

$((I_{\text{San déc t-1}} / I_{\text{San déc 07}} * 0,65) + (I_{\text{Serv déc t-1}} / I_{\text{Serv déc 07}} * 0,35)) = 1,147886$

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 2015, sont payés le solde des 4 dernières mensualités de 2014 (de septembre à

(van september tot en met december) en de eerste 8 maandelijkse schijven van 2015 (van januari tot en met augustus) worden betaald.

De storting van de laatste 4 maandelijkse schijven (van september tot en met december 2015) komt ten laste van de begroting 2016.

Hervorming van de structuur van de NMBS-groep vanaf 2014

- 2014: overdracht van 5,2 miljoen EUR van de exploitatiedotatie van Infrabel naar de exploitatiedotatie van de NMBS;
- 2015: overdracht van een bedrag van 11,3 miljoen EUR (exclusief index) de exploitatiedotatie van Infrabel naar de exploitatiedotatie van de NMBS;
- voor 2016 en de daaropvolgende jaren, worden de in 2015 vastgestelde bedragen geïndexeerd volgens de formule vermeld in het beheerscontract.
- verdeling van de exploitatietoelage van de oude NMBS Holding over NMBS en Infrabel.

Vanaf 2015 worden de in 2014 door het koninklijk besluit van 21 maart 2014 ingevoerde variabele exploitatietoelage en de toelage voor schooltreinkaarten op aparte basisallocaties vermeld, waardoor het voorziene bedrag op de BA33.51.10.31.22.02 hierdoor verminderd vanaf 2015. Het gaat hier om de creatie van BA 33.51.10.31.22.18, variabele exploitatietoelage NMBS en de BA33.51.10.31.22.23, toelage schooltreinkaarten NMBS.

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

décembre) et 8 tranches mensuelles de 2015 (de janvier à août).

Le versement des 4 tranches mensuelles de septembre à décembre 2015 est reporté à charge du budget 2016.

Réforme de la structure du groupe SNCB à partir de 2014

- en 2014 : transfert d'un montant de 5,2 millions EUR de la dotation d'exploitation d'Infrabel vers la dotation d'exploitation de la SNCB ;
- en 2015 : transfert d'un montant de 11,3 millions EUR (hors index) de la dotation d'exploitation d'Infrabel vers la dotation d'exploitation de la SNCB.
- pour 2016 et les années suivantes, les montants fixés en 2015 seront indexés selon les formules d'indexation stipulées dans les contrats de gestion actuels.
- répartition de la dotation exploitation de l'ancienne SNCB Holding vers la SNCB et Infrabel.

A partir de 2015, la partie variable de la dotation d'exploitation et la dotation pour cartes de train scolaires, introduits par l'arrêté royal du 21 mars 2014 sont mentionnées sur des allocations de base distinctes, d'où le fait que le montant prévu sur l'AB 33.51.10.31.22.02 diminue à partir de 2015. Ceci résulte de la création de l'AB 33.51.10.31.22.18 pour la partie variable de la dotation d'exploitation de la SNCB et de l'AB 33.51.10.31.22.23 pour la dotation pour les cartes de train scolaires de la SNCB.

Crédits

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

(KEUR)	2014 Ajusté <i>Aangepast</i>	2015 initial <i>Initieel</i>	2016	2017	2018	2019
B 73 - Voyageurs - Dotation de base (- FIF)	999.861	1.008.994	1.008.994	1.008.994	1.008.994	1.008.994
B 73 - Reizigers – Basistoelage (-FSI)						
<i>variabel deel forfaitair / partie variable forfaitaire</i>	-244.788	-247.024	-247.024	-247.024	-247.024	-247.024
Voyageurs - Solde t-1	328.019	251.691	253.990	253.990	253.990	253.990
Reizigers – saldo t-1						
Voyageurs - Report vers t+1 (4 mois)	-251.691	-253.990	-253.990	-253.990	-253.990	-253.990
Reizigers - Overdracht naar t+1 (4 maanden)						
B 80 - Diabolo - Dotation de base / B 80 - Diabolo - Basistoelage	205	207	207	207	207	207
B 80 - Diabolo - Solde t-1 / B 80 – Diabolo – Saldo t-1	67	68	69	69	69	69
B 80 - Diabolo - Report vers t+1 (4 mois)	-68	-69	-69	-69	-69	-69
B 80 – Diabolo – Overdracht naar t+1 (4 maanden)						
Conclave 23/10/2008 (compensation Invest 2009)	11.004	11.104	11.104	11.104	11.104	11.104
Conclaf 23/10/2008 (compensatie invest 2009)						
Conclave 06/03/09 (exonération précompte)	-45.069	-45.480	-45.480	-45.480	-45.480	-45.480
Conclaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)						
Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit)	-24.794	-25.021	-25.021	-25.021	-25.021	-25.021
IFRS-normen (neutrale transfer invest-exploit)						
Normes IFRS - Solde t-1 / IFRS-normen – Saldo t-1	-8.135	-8.265	-8.340	-8.340	-8.340	-8.340
Normes IFRS - Report vers t+1 (4 mois)	8.265	8.340	8.340	8.340	8.340	8.340
IFRS normen - Overdracht naar t+1 (4 maanden)						

Schooltreinkaarten / cartes train scolaires	-23.667	-23.883	-23.883	-23.883	-23.883	-23.883
vast gedeelte – schooltreinkaarten / partie fixe – cartes train scolaires	749.005	676.466	678.690	678.690	678.690	678.690
Conclaf/conclave 12/2011 : -150.000 kEUR in/en 2014 + begrotingscontrole/controlé budgétaire 2013 (-80.000 k EUR op exploitatie /sur exploitation)	-47.396	-33.307	-33.307	-33.307	-33.307	-33.307
B.73bis steun voor Diabolo (gecompenseerd op BA 51.11.51.11.01 NMBS investeringen) / soutien au Diabolo (compensé sur AB 51.11.51.11.01 SNCB investissements)	9.118	0				
Infrastructuur basis (komende van de oude NMBS Holding) / Infrastructure base (provenant de l'ex SNCB Holding)	103.565	104.510	104.510	104.510	104.510	104.510
Saldo / Solde t-1	67.362	34.522	34.837	34.837	34.837	34.837
Overdracht / Report vers t+1	-34.522	-34.837	-34.837	-34.837	-34.837	-34.837
Infrastructuur Reiniging perrons Transfer Infrabel / Transfert nettoyage des quais Infrabel	32.352	32.647	32.647	32.647	32.647	32.647
Saldo / Solde t-1		10.784	10.882	10.882	10.882	10.882
Overdracht / Report vers t+1	-10.784	-10.882	-10.882	-10.882	-10.882	-10.882
IT-projecten HR-Rail / projets IT HR-Rail	2.900	3.183	3.183	3.183	3.183	3.183
Saldo / Solde t-1		967	1.061	1.061	1.061	1.061
Overdracht naar / Report vers t+1	-967	-1.061	-1.061	-1.061	-1.061	-1.061
Conclaf/conclave 12/2011 : +7.998 kEUR financiering van nieuw rollend materieel NMBS (Desiro) / financement du nouveau matériel roulant SNCB (Desiro)	7.998	7.998	7.998	7.998	7.998	7.998
Transfert van /d' Infrabel vanaf/ à partir de 2014	5.230	5.278	5.278	5.278	5.278	5.278
Transfert van /d'Infrabel vanaf/ à partir de 2015		6.191	6.191	6.191	6.191	6.191
Saldo / Solde t-1		1.743	3.823	3.822	3.821	3.821
Overdracht naar / Report vers t+1	-1.743	-3.823	-3.822	-3.821	-3.821	-3.821
Notificaties /notifications budget 2015-2019 (15/10/2014)		-19.464	-31.760	-44.055	-56.350	-68.645
Notificaties/notifications budget 2015-2019 (15/10/2014) : indexsprong+ -correctie /saut +correction index		-18.133	-18.133	-18.133	-18.133	-18.133
BA/AB 51.10.31.22.02 – NMBS Reizigers/SNCB Voyageurs - VASTLEGGINGSKREDIET/CREDIT ENGAGEMENT	882.322	762.988	755.505	743.210	730.914	718.619
		5				
extra aanbod Diabolo / offre compl.. Diabolo – Saldo / Solde t-1		912				
extra aanbod Diabolo / offre compl.. Diabolo – Overdracht naar / Report vers t+1	-912	0	0	0	0	0
BA/AB 51.10.31.22.02 – NMBS Reizigers/SNCB Voyageurs - VEREFFENINGSKREDIET/CREDIT LIQUIDATION	881.410	763.905	755.505	743.210	730.914	718.619

BA/AB 51.10.31.22.02 (2014)- vanaf/à partir de 2015: BA/AB 51.10.31.22.23 - NMBS schooltreinkaarten /SNCB cartes train scolaires- CREDIT ENGAGEMENT	23.667	23.883	23.883	23.883	23.883	23.883
Saldo / Solde t-1		7.889	7.961	7.961	7.961	7.961
Overdracht / Report vers t+1	-7.889	-7.961	-7.961	-7.961	-7.961	-7.961
VEREFFENING KREDIET / CREDIT LIQUIDATION	15.778	23.811	23.883	23.883	23.883	23.883

<i>B 73 – Reizigers /Voyageurs – variabel deel/part variable</i>	<i>244.788</i>	<i>249.492</i>	<i>249.492</i>	<i>249.492</i>	<i>249.492</i>	<i>249.492</i>
Saldo/Solde t-1	0	81.596	83.164	83.164	83.164	83.164
Overdracht naar t+1 (4 maanden)/ Report vers t+1 (4 mois) /	-81.596	-83.164	-83.164	-83.164	-83.164	-83.164

BA/AB 51.10.31.22.02 (2014); vanaf/à partir de 2015: BA/AB 51.10.31.22.18 - NMBS variabele exploitatietoelage/SNCB dotation exploitation variable VASTLEGGINGSKREDIET/CREDIT ENGAGEMENT	163.192	247.924	249.492	249.492	249.492	249.492
VEREFFENING KREDIET / CREDIT LIQUIDATION	163.192	247.924	249.492	249.492	249.492	249.492

Besparingsmaatregelen conclaaf 01/12/2011 en 30/11/2012

Conclaaf 1 december 2011

2013: De exploitatie- en investeringsdotaties van de Staat zijn met 70 miljoen EUR verminderd (rekening houdend met de verhoging van 7.998 000 courante EUR, die hierna volgt), volgens dezelfde principes als in 2012. Anderzijds heeft de reorganisatie van de groep de exploitatiedotaties met 20 miljoen EUR kunnen verminderen.

Vanaf 2013 is de exploitatiedotatie voor de NMBS Holding verhoogd met 7 998 000 courante EUR, wegens de alternatieve financiering door NMBS Holding van de aankoop van nieuw rollend materieel door NMBS in 2012.

2014: De exploitatie- en investeringsdotaties van de Staat zijn met 100 miljoen EUR verminderd (rekening houdend met de voornoemde verhoging van 7 998 000 courante EUR), volgens dezelfde principes als in 2012. Anderzijds heeft de reorganisatie van de groep de exploitatiedotaties met 50 miljoen EUR laten verminderen.

Geen enkele van de voornoemde besparingen zal ten koste mogen gaan van de uitgaven met betrekking tot de spoorwegveiligheid.

Conclaaf MR 30 november 2012

In 2013 is 15 miljoen EUR besparing op exploitatie als volgt verdeeld:

- NMBS: -5 000 000 EUR;
- Infrabel : -5 000 000 EUR;
- NMBS Holding : -5000 000 EUR.

Besparingsmaatregelen begrotingscontrole 2013

In 2013 heeft de NMBS-Groep een bijkomende structurele inspanning geleverd van 30 000 000 EUR in vergelijking met de initiële begroting. De

besparingen mogen in geen geval leiden tot een verkleind aanbod in de openbare dienstverlening noch tot een verhoging van de schuld van de NMBS-Groep.

Conclaaf 1 december 2011 + begrotingscontrole 2013: de onderstaande besparingsmaatregelen in 2014 waren initieel voorlopig verdeeld als volgt (op de exploitatietoelagen)

Mesures d'économie conclave 01/12/2011 et 30/11/2012

Conclave 1^{er} décembre 2011

2013: Les dotations d'exploitation et d'investissement de l'Etat sont diminuées de 70 millions EUR (compte tenu de l'augmentation de 7.998 000 EUR courants ci-après), selon les mêmes principes qu'en 2012. Par ailleurs, la réorganisation du groupe a permis une diminution de 20 millions EUR des dotations d'exploitation.

A partir de 2013, la dotation d'exploitation de la SNCB Holding est augmentée de 7 998 000 EUR courants, en raison du financement alternatif par la SNCB Holding de l'acquisition du nouveau matériel roulant par la SNCB en 2012.

2014: Les dotations d'exploitation et d'investissement de l'Etat sont diminuées de 100 millions EUR (compte tenu de l'augmentation précitée de 7 998 000 EUR courants), selon les mêmes principes qu'en 2012. Par ailleurs, la réorganisation du groupe a permis une diminution de 50 millions EUR des dotations d'exploitation.

Aucune de ces économies ne se fera au détriment des dépenses en lien avec la sécurité ferroviaire.

Conclave CM 30 novembre 2012

L'économie en 2013 de 15 millions EUR sur l'exploitation est répartie comme suit :

- SNCB : -5 000 000 EUR;
- Infrabel : -5 000 000 EUR;
- SNCB Holding : -5 000 000 EUR.

Mesures d'économie contrôle budgétaire 2013

En 2013, le groupe SNCB a fait un effort structurel supplémentaire de 30 000 000 EUR par rapport au budget initial. En aucun cas, les économies ne

pourront mener ni à une réduction de l'offre de service Public, ni à une augmentation de la dette du Groupe.

Conclave 1^{er} décembre 2011 + contrôle budgétaire 2013 : toutes les mesures d'économie ci-dessous ont été initialement réparties en 2014, de manière provisoire: (sur les dotations d'exploitation)

-80 miljoen EUR (-50 miljoen : conclaaf 1/11/11 en -30 miljoen : begrotingscontrole 2013) besparing op de exploitatietoelagen, gelijk verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding, namelijk : -26 666 000 EUR op de exploitatietoelage van NMBS; -26 666 000 EUR op de exploitatietoelage van Infrabel; -26 668 000 EUR op de exploitatietoelage van NMBS Holding. Van de 80 miljoen EUR is er 30 miljoen EUR structurele besparing : dus vanaf 2014 is er een besparing van -10 000 000 EUR op NMBS, -10 000 000 EUR op Infrabel en -10 000 000 EUR op NMBS Holding.

Impact van de hervorming van de NMBS-groep op de besparingen in 2014 en in 2015

Besparingen in 2014 (op exploitatie)

-80 miljoen EUR (-50 miljoen : conclaaf 1/11/11 en -30 miljoen : begrotingscontrole 2013) besparing op de exploitatietoelagen, gelijk verdeeld over NMBS en Infrabel, namelijk : -47 396 000 EUR op de exploitatietoelage van NMBS en -32 604 000 EUR op de exploitatietoelage van Infrabel.

Besparing in 2015

De bijkomende besparing te realiseren vanaf 2015 werd voorlopig gedeeltelijk aangerekend op deze basisallocatie (53 % voor NMBS, waarvan 19,54 % op exploitatie).

B.A. 33 51 10 312205: Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met GEN-treinen, ten gunste van de NMBS.

-80 millions EUR (-50 millions: conclave 1/11/11 et -30 millions: contrôle budgétaire 2013) d'économie sur les dotations d'exploitation, répartis de façon égale sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding, soit : -26 666 000 EUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB; -26 666 000 EUR sur la dotation d'exploitation d'INFRABEL; -26 668 000 EUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB Holding. Dans les 80 millions EUR, il y a 30 millions EUR d'économie structurelle: donc à partir de 2014, il y a une économie de -10 000 000 EUR sur la SNCB, -10 000 000 EUR sur Infrabel et -10 000 000 EUR sur la SNCB Holding.

Impact de la restructuration du groupe SNCB sur les économies à réaliser en 2014 et en 2015

Economies en 2014 (sur exploitation)

-80 millions EUR (-50 millions : conclave 1/11/11 et -30 millions : contrôle budgétaire 2013) d'économie sur les dotations d'exploitation, répartis de façon égale sur la SNCB et Infrabel, soit : -47 396 000 EUR sur la dotation d'exploitation de la SNCB et -32 604 000 EUR sur la dotation d'exploitation d'Infrabel.

Economie en 2015

L'économie supplémentaire à réaliser à partir de 2015 a provisoirement été imputée partiellement sur cette allocation de base (53 % pour la SNCB, dont 19,54 en exploitation).

A.B. 33 51 10 312205 : Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service RER, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	11 603	11.823	11 958	11 994	11 994	11 994	11 994	Engagement
Vereffeningen	11 603	11 823	11 958	11 994	11 994	11 994	11 994	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis: Art. 11, 12 en 75 van het beheerscontract 2008 -2012 van de NMBS.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique : Articles 11, 12 et 75 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(kEUR)	2014 Ajusté <i>Aangepast</i>	2015 initial <i>Initieel</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	2017 Indicatif <i>Indicatief</i>	2018 Indicatif <i>Indicatief</i>	(kEUR)
B 75 - Basistoelage	11 886	11 994	11 994	11 994	11 994	B 75 – Dotation de base
Saldo t-1	3 899	3 962	3 998	3 998	3 998	Solde t-1
Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-3 962	-3 998	-3 998	-3 998	-3 998	Report vers t+1 (4 mois)
vastlegging = vereffening	11 823	11 958	11 994	11 994	11 994	Engagement = liquidation

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 312209: Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met hogesnelheidstreinen, ten gunste van de NMBS.

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 312209 : Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	6 648	6 934	6 998	6 998	6 998	6 998	6 998	Engagement
Vereffeningen	5 145	6 923	6 991	6 998	6 998	6 998	6 998	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS : art. 23, 76 en 81.

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: 7 332 000 EUR₂₀₀₈;
- 2009: 7 009 000 EUR₂₀₀₈;
- 2010: 6 096 000 EUR₂₀₀₈;
- 2011: 6 096 000 EUR₂₀₀₈;
- 2012: 6 096 000 EUR₂₀₀₈.

Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatie-toelage (zie BA 33 51 10 31.22.02).

Deze toelage wordt gestort in evenredigheid met het aantal dagen dat de lijnen bedoeld in artikel 23 worden bediend. De berekening van de dagen waarop de lijnen niet worden bediend, neutraliseert de gevallen van overmacht of omstandigheden buiten de wil van de NMBS. De NMBS bezorgt tegen 15 april van elk jaar aan de administratie, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot deze bediende lijnen voor

het afgelopen dienstjaar alsook een prognose voor de volgende vier jaren, overeenkomstig de bepalingen van het artikel 23.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique : Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : articles 23, 76 et 81.

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: 7 332 000 EUR₂₀₀₈;
- 2009: 7 009 000 EUR₂₀₀₈;
- 2010: 6 096 000 EUR₂₀₀₈;
- 2011: 6 096 000 EUR₂₀₀₈;
- 2012: 6 096 000 EUR₂₀₀₈.

Les modalités d'indexation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base (voir AB 33 51 10 31.22.02).

La dotation est versée proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée à l'article 23 est assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la SNCB. La SNCB doit transmettre, pour le 15 avril de chaque année, à l'administration, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les

quatre années suivantes, qui intègre les dispositions de l'article 23.

Onderstaande tabel geeft de resultaten weer volgens het NMBS rapport voor het boekjaar 2012.

	Bedrag 12/2012
Activiteit Vervoerder Thalys	
Opbrengsten	1 358 100,46
Kosten	6 678 966,73
Activiteit Distributeur Thalys	
opbrengsten	263 244,79
Kosten	317 813,34
Saldo	5 375 434,82

Voor 2012 is er slechts 4 712 000 EUR uitbetaald wegens niet-bediening gedurende 107 kalenderdagen (6 658 000 EUR x 259/366 = 4 712 000 EUR). Het voorschot (50 %) voor 2013 is betaald ten belopen van 1.749 000 EUR i.p.v. 3.413 000 EUR. De vermindering van de toelage is te wijten aan een structurele niet-bediening van de Waalse- en Vlaamse as van 1 januari t.e.m. 30 maart 2013, hetzij 89 kalenderdagen. Vanaf 31 maart t.e.m. 31 december 2013 zou de bediening terug verlopen conform het beheerscontract.

Deze structurele niet-bediening tijdens 89 kalenderdagen is afgehouden van de eerste schijf van de exploitatietoelage. De berekening is als volgt: 50 % toelage 2013 - (100 % toelage 2013 x 89/365) = 3 413 000 EUR - (6 825 000 EUR x 89/365) = 1 749 000 EUR

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend :

Le tableau ci-dessous donne les résultats selon le rapport SNCB pour l'année 2012.

	Montant 12/2012
Activité Transporteur Thalys	
Produits	1 358 100,46
Charges	6 678 966,73
Activité Distributeur Thalys	
Produits	263 244,79
Charges	317 813,34
Solde	5 375 434,82

Pour 2012, on a payé seulement 4 712 000 EUR, du fait de la non mise en service durant 107 jours calendrier (6.658 000 EUR x 259/366 = 4.712 000 EUR). L'acompte (50%) pour 2013 a été payé à hauteur de 1.749 000 EUR au lieu de 3.413 000 EUR. La diminution de l'allocation est due aux dessertes structurelles non assurées des axes wallons et flamands du 1^{er} janvier au 30 mars 2013 inclus, soit 89 jours calendrier. A partir du 31 mars jusqu'au 31 décembre 2013 inclus, la desserte devrait se dérouler à nouveau conformément au contrat de gestion.

Ces dessertes structurelles non assurées pendant 89 jours calendrier sont retirées de la première tranche de la dotation d'exploitation. Le calcul est le suivant : 50 % dotation 2013 - (100 % dotation 2013 x 89/365) = 3 413 000 - (6 825 000 EUR x 89/365) = 1 749 000 EUR

Crédits

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(kEUR)	2014 Ajusté <i>Aangepast</i>	2015 initial <i>Initieel</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	2017 Indicatif <i>Indicatief</i>	2018 Indicatif <i>Indicatief</i>	(kEUR)
Basis : vastlegging	6 934	6 998	6 998	6 998	6 998	Base : engagement
Saldo t-1	682	693	700	700	700	Solde t-1
Overdracht naar t+1	-693	-700	-700	-700	-700	Report vers t+1
vereffening	6 923	6 991	6 998	6 998	6 998	liquidation

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

B.A. 33 51 10 312213: Toelage voor de verbinding Antwerpen-Noorderkempen, ten gunste van de NMBS.

A.B. 33 51 10 312213: Dotation pour la liaison Anvers-Noorderkempen, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	2 143	2 236	2 257	2 257	2 257	2 257	2 257	Engagement
Vereffeningen	2 132	2 232	2 255	2 257	2 257	2 257	2 257	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: artikel 77 (Antwerpen-Noorderkempen) en artikel 81 (indexering).

Krachtens artikel 77 van het beheerscontract ontvangt de NMBS een bijkomende toelage ten bedrage van 1 966 000 EUR₂₀₀₈ om het exploitatietekort te dekken, naargelang van de effectieve indienststelling van de verbinding Antwerpen-Noorderkempen. Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatietoelage.

Het saldo van 209 000 EUR (i.p.v. 215 000 EUR) is betaald voor 2012 aan NMBS, alsook het voorschot voor 2013 (50 %), zijnde 1 043 000 EUR (i.p.v. 1 101 000 EUR). De vermindering van de toelagen is te wijten aan het niet respecteren van de contractuele minimumfrequentie op werkdagen sinds 9 december 2012 voor wat betreft de bediening van de secundaire halte Noorderkempen (26 treinen heen-en-terug i.p.v. het contractuele minimum van 28 treinen). Het resultaat van de berekening is als volgt:
Saldo 2012: 215 000 EUR - 6 000 EUR = 209 000 EUR

Voorschot 2013 (50 %): 1 101 000 EUR - 58 000 EUR = 1 043 000 EUR

Voorschot 2013 (40%): 880 000 EUR - 58 000 EUR = 822 000 EUR

Saldo 2013 (10%): 220 000 EUR - 58 000 EUR = 162 000 EUR

Op 31 maart 2014 is het voorschot (50 %) van 1 112 000 EUR betaald (voor het jaar 2014). Er werd beslist om de niet-bediening van Noorderkempen met 1 trein gedurende 240 kalenderdagen in vermindering te brengen van de nog te betalen schijf van 40 % op 29 november 2014.

Op 29/11/2014 dient er bijgevolg nog 772 000 EUR (890 000 EUR - 118 000 EUR) betaald te worden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend :

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique : Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : article 77 (Anvers-Noorderkempen), article 81 (indexation).

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 1 966 000 EUR₂₀₀₈, afin de couvrir le déficit d'exploitation. Les modalités d'indexation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base.

Le solde de 209 000 EUR (au lieu de 215 000 EUR) pour 2012 est payé à la SNCB, ainsi que l'acompte pour 2013 (50%), soit 1 043 000 EUR (au lieu de 1.101 000 EUR). La diminution des allocations est due au non-respect de la fréquence minimale contractuelle les jours ouvrables depuis le 9 décembre 2012 en ce qui concerne l'arrêt secondaire à Noorderkempen (26 trains aller-retour au lieu du minimum contractuel de 28 trains). Le résultat du calcul est le suivant :

Solde 2012: 215 000 EUR - 6 000 EUR = 209 000 EUR

Acompte 2013 (50 %): 1 101 000 EUR - 58 000 EUR = 1 043 000 EUR

Acompte 2013 (40%) : 880 000 EUR - 58 000 EUR = 822 000 EUR

Solde 2013 (10%) : 220 000 EUR - 58 000 EUR = 162 000 EUR

L'acompte (50%) de 1 112 000 EUR est payé le 31 mars (pour l'année 2014). On a décidé de diminuer la tranche de 40 % encore à payer le 29 novembre 2014, pour la desserte de Noorderkempen non effectuée, à raison d'1 train durant 240 jours calendrier.

Le 29/11/2014, 772 000 EUR (890 000 EUR - 118 000 EUR) seront par conséquent encore payés.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

	2014	2015	2016	2017	2018	
(kEUR)	Ajusté	initial	Indicatif	Indicatif	Indicatif	(kEUR)
	<i>Aangepast</i>	<i>Initieel</i>	<i>Indicatief</i>	<i>Indicatief</i>	<i>Indicatief</i>	
<i>Jaarbasis</i>	2 236	2 257	2 257	2 257	2 257	Base annuelle
VASTLEGGING	2 236	2 257	2 257	2 257	2 257	ENGAGEMENT
<i>Saldo t-1</i>	220	224	226	226	226	Solde t-1
<i>Niet gebruikt saldo t-1</i>	58					Solde t-1 non utilisé
<i>Overdracht naar t+1</i>	-224	-226	-226	-226	-226	Report vers t+1
VEREFFENING	2 232	2 255	2 257	2 257	2 257	LIQUIDATION

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

Ces montants sont indexés (65% index santé et 35% index services)

BA 33 51 10 312214 (vanaf 2015): Toelage voor GEN-materieel NMBS (ex Holding BA 51.10.31.22.95 (2014)), ten gunste van de NMBS.

A.B. 33 51 10 312214 (à partir de 2015) : Dotation pour le matériel RER SNCB (ex Holding AB 51.10.31.22.95 (2014)), au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035	Engagement
Vereffeningen	-	-	30 035	30 035	30 035	30 035	30 035	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Tot eind 2013 was deze toelage bestemd voor NMBS Holding. Sinds 1 januari 2014 bestaat NMBS Holding niet meer en is deze toelage toegewezen aan NMBS.

Wettelijke basis: Artikel 85 van het beheerscontract 2008-2012 van NMBS Holding

Deze bedragen zijn in het beheerscontract vastgelegd en worden niet geïndexeerd.

B.A. 33 51 10 312215 (vanaf 2015): Toelage voor de opleiding NMBS (ex Holding BA 51.10.31.22.97 (2014)), ten gunste van de NMBS.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Jusque fin 2013, cette dotation était destinée à la SNCB Holding. Depuis le 1^{er} janvier 2014, la SNCB Holding n'existe plus et cette dotation est attribuée à la SNCB.

Base juridique : L'article 85 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding

Ces montants sont fixés par le contrat de gestion et ne sont pas indexables.

A.B. 33 51 10 312215 (à partir de 2015) : Dotation pour la formation SNCB (ex Holding AB 51.10.31.22.97 (2014)), au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	14 104	14 147	14 147	14 147	14 147	Engagement
Vereffeningen	-	-	14 104	14 147	14 147	14 147	14 147	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Tot eind 2013 was deze toelage bestemd voor NMBS Holding. Sinds 1 januari 2014 bestaat NMBS Holding niet meer en is deze toelage toegewezen aan NMBS.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Jusque fin 2013, cette dotation était destinée à la SNCB Holding. Depuis le 1^{er} janvier 2014, la SNCB Holding n'existe plus et cette dotation est attribuée à

In 2014 is nog via de oude BA 33.51.10.31.22.97 betaald aan NMBS.

Wettelijke basis: Artikel 80 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding.

De voorlopige indexeringsparameters worden gedetailleerd bij de BA 33 51 10 31.22.02.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijke schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 312216 (vanaf 2015): Toelage voor de veiligheid NMBS (ex Holding BA 51.10.31.22.98 (2014)), ten gunste van de NMBS.

la SNCB. En 2014, on paie encore via l'ancienne AB 33.51.10.31.22.97 à la SNCB.

Base juridique : L'article 80 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.

Les paramètres d'indexation provisoires sont détaillés à l'AB 33 51.10.31.22.02.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 312216 (à partir de 2015) : Dotation pour la sécurité SNCB (ex Holding AB 51.10.31.22.98 (2014)), au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	25 169	25 245	25 245	25 245	25 245	Engagement
Vereffeningen	-	-	25 169	25 245	25 245	25 245	25 245	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Tot eind 2013 was deze toelage bestemd voor NMBS Holding. Sinds 1 januari 2014 bestaat NMBS Holding niet meer en is deze toelage toegewezen aan NMBS. In 2014 is nog via de oude BA 33.51.10.31.22.98 betaald aan NMBS.

Wettelijke basis: Artikels 6, 15-26 en 79 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding, aangepast door het derde bijvoegsel.

De indexeringsparameters worden gedetailleerd bij de BA 33 51 10 31.22.02.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijke schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Jusque fin 2013, cette dotation était destinée à la SNCB Holding. Depuis le 1^{er} janvier 2014, la SNCB Holding n'existe plus et cette dotation est attribuée à la SNCB. En 2014, on paie encore via l'ancienne AB 33.51.10.31.22.98 à la SNCB.

Base juridique : Articles 6, 15-26 et 79 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding, adapté par le troisième avenant.

Les paramètres d'indexation sont détaillés à l'AB 33 51 10 31.22.02.

De mécanisme de transfert des 4 tranches mensuelles vers le budget de l'année suivante est conservé.

B.A. 33 51 10 312217 (vanaf 2015): Toelage voor het tekort HST deel NMBS (ex Holding BA 51.10.31.22.99 (2014)), ten gunste van de NMBS.

A.B. 33 51 10 312217 (à partir de 2015) : Dotation pour le déficit TGV partie SNCB (ex Holding AB 51.10.31.22.99 (2014)), au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	3 893	3 893	3 893	3 893	3 893	Engagement
Vereffeningen	-	-	3 893	3 893	3 893	3 893	3 893	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Sinds 1 januari 2014 bestaat NMBS Holding niet meer. Deze toelage is verdeeld over NMBS en Infrabel op basis van het koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden. In 2014 is nog via de oude BA 33.51.10.31.22.99 betaald aan NMBS.

Wettelijke basis: Artikel 86 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding.

Het gaat om een overeenkomst ondertekend op 9 oktober 2006 tussen de NMBS-Holding en de Staat met het oog op de financiering van het HST-tekort binnen de limieten van het maximum van 282,5 miljoen EUR bepaald door de Ministerraad van 27 mei 2005 terug te betalen door de Staat in een toelage tot dekking van de nominale waarde en de interesten over een periode van 30 jaar.

De overeenkomst heeft het volgende bepaald:

- een kapitaalsverhoging van de NMBS-Holding bij Infrabel van 205,4 miljoen EUR en dit ten laatste op 30 juni 2007;
- de financiering van de werkzaamheden die ten laste van de NMBS-Holding blijven, namelijk 69,2 miljoen EUR, of in totaal een nominaal bedrag van 274,6 miljoen 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 bedrag ten laste van de Staat bedraagt 13 463 000 EUR in 2008 en 16 571 000 EUR per jaar vanaf 2009 tot en met 2036.

Deze toelage wordt uitgedrukt in courante euro.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Depuis le 1^{er} janvier 2014, la SNCB Holding n'existe plus. Cette dotation est répartie sur la SNCB et Infrabel sur base de l'arrêté royal du 21 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui prévalent aux contrats de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB. En 2014, on paie encore via l'ancienne AB 33.51.10.31.22.99 à la SNCB.

Base juridique : Article 86 du contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB Holding.

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 millions EUR arrêté par le Conseil des Ministres du 27 mai 2005 à rembourser par l'Etat en une dotation couvrant le nominal et les intérêts sur une période de 30 ans.

La Convention a prévu ce qui suit :

- une augmentation de capital de la SNCB Holding auprès d'Infrabel à concurrence de 205,4 millions EUR et ce, au plus tard le 30 juin 2007;
- le financement des travaux restant à charge de la SNCB Holding, soit 69,2 millions EUR. Soit au total, un montant nominal de 274,6 millions EUR.

Pour des raisons de comptabilisation suivant les normes européennes, la dotation ne suit pas un emprunt particulier qui serait souscrit par la SNCB Holding, mais suit des modalités convenues entre l'Etat et cette dernière.

Le montant à charge de l'Etat s'élève à 13 463 000 EUR en 2008 et 16 571 000 EUR par an de 2009 à 2036.

Cette dotation est exprimée en euros courants.

BA 33 51 10 312218: Variabele exploitatietoelage, ten gunste van NMBS.

AB 33 51 10 312218 : Dotation exploitation variable, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-0	247 924	249 492	249 492	249 492	249 492	Engagement
Vereffeningen	-	-0	247 924	249 492	249 492	249 492	249 492	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Voor 2014 zijn de betalingen nog op de vorige BA 33 51 10 31 22 02 NMBS Reizigers uitgevoerd.

Variabele toelage:

- Koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuw NMBS gelden en beslissing van de Ministerraad van 14/03/2014;
- Berekening van de variabele dotatie is verbonden aan het verkeer:

Concreet werd het bedrag van de variabele dotatie voor 2014 geraamd door, over een periode van 10 jaar (2002-2012), enerzijds de verhoging van het nationale reizigersvervoer te meten (in reizigers –km) en anderzijds de verhoging van de variabele lasten voor het bijkomende treinaanbod dat de NMBS heeft moeten inlassen als antwoord op het groeiende verkeer. In de kostenstructuur van de NMBS zijn de variabele kosten de infrastructuurbijdrage, tractie-energie, besturings- en begeleidingspersoneel.

De verhoging van de variabele kosten, toegevoegd aan de stijging van het aantal reiziger/km geeft de kost weer van de stijging van een reiziger.km. Deze geïndexeerde unitaire kost ($EUR_{2014}: 0,024550$) vermenigvuldigd met het aantal reiziger/km (volledig verkeer) geschat voor 2014 (9 971 000 000 reizigers/km) geeft het variabele deel van de dotatie weer voor 2014 ($0,024550 \times 9\,971\,000\,000 = 244\,788\,000$ EUR).

Rekening houdend met de schatting van het verkeer en van de indexering, zou de variabele dotatie in 2015 ongeveer 249 miljoen EUR bedragen. Parallel hieraan zal de vaste dotatie van de NMBS verlaagd worden met eenzelfde bedrag. Voor de volgende jaren zal de unitaire kost van een reiziger/km geïndexeerd worden volgens dezelfde parameters als de vaste exploitatiedotatie. De variabele dotatie zal volgens het verkeer evolueren.

Met het oog op deze eindafrekening, maakt de NMBS vóór 31 maart van elk jaar (en voor het eerst op 31

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Pour 2014, les paiements sont effectués sur l'ancienne AB 33 51 10 31 22 02 SNCB Voyageurs intérieur.

Dotation variable :

- Arrêté royal du 21 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB et décision Conseil des Ministres de 14/03/2014 ;
- Le calcul de dotation variable est lié au trafic :

Concrètement, le montant de la dotation variable pour 2014 a été estimé en mesurant, sur une période de 10 ans (2002-2012), d'une part l'augmentation du trafic voyageurs national (en voyageurs-km) et d'autre part l'augmentation des charges variables pour l'offre de train additionnelle que la SNCB a dû engager pour répondre à l'accroissement de trafic. Dans la structure des coûts de la SNCB, les charges variables sont la redevance d'infrastructure, l'énergie de traction, le personnel de conduite et d'accompagnement.

L'augmentation des coûts variables, rapportée à l'accroissement du nombre de voyageur/km donne le coût de l'augmentation d'un voyageur/km. Ce coût unitaire indexé ($EUR_{2014} : 0,024550$) multiplié par le nombre de voyageur/km (l'ensemble du trafic) estimé pour 2014 (9 971 000 000) donne la part variable de la dotation de l'année 2014 ($0,024550 \times 9\,971\,000\,000 = 244\,788\,000$ EUR).

Compte tenu de l'estimation du trafic et de l'indexation, la dotation variable en 2015 s'élèverait à environ 249 millions EUR. Parallèlement, la dotation fixe de SNCB sera diminuée d'un même montant. Pour les années suivantes, le coût unitaire d'un voyageur/km sera indexé selon les mêmes paramètres que la dotation d'exploitation fixe. La dotation variable évoluera selon le trafic.

En vue du décompte final, la SNCB établit pour le 31 mars de chaque année (et pour la première fois le 31

maart 2015) een gedetailleerd en door het college van commissarissen, en in het bijzonder door de vertegenwoordigers van het Rekenhof, geauditeerd rapport over aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Het positieve of negatieve saldo wordt verrekend uiterlijk op het ogenblik van de storting van de eerste schijf van de exploitatietoelage van het daaropvolgende jaar.

mars 2015) un rapport détaillé et audité par le collège des commissaires, et spécialement par les représentants de la Cour des Comptes, qu'elle adresse au Ministre des Entreprises publiques et au Service Public Fédéral Mobilité et Transport.

Le solde positif ou négatif est compensé au plus tard au moment du versement de la première tranche de la dotation d'exploitation de l'année suivante.

(kEUR)	2014 Ajusté <i>Aangepast</i>	2015 initial <i>Initieel</i>	2016 Indicatif Indicatif	2017 Indicatif <i>Indicatif</i>	2018 Indicatif <i>Indicatif</i>	(k EUR)
B 73 – Reizigers – variabel deel	244 788	249 492	249 492	249 492	249 492	B 73 - Voyageurs - part variable
Saldo t-1 Overdracht naar t+1 (4 maanden)	- -81 596	81 596 -83 164	83 164 -83 164	83 164 -83 164	83 164 -83 164	Solde t-1 Report vers t+1 (4 mois)
BA 51.10.31.22.02 (2014); vanaf 2015: BA 51.10.31.22.18 – NMBS variabele exploitatietoelage Vastlegging = vereffening	163 192	247 924	249 492	249 492	249 492	AB 51.10.31.22.02 (2014); de 2015: AB 51.10.31.22.18 - NMBS dotation exploitation variable engagement = liquidation

BA 33 51 10 312223: toelage schooltreinkaarten, ten gunste van NMBS.

AB 33 51 10 312223: dotation cartes de trains scolaires, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	23 883	23 883	23 883	23 883	23 883	Engagement
Vereffeningen	-	-	23 811	23 883	23 883	23 883	23 883	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Voor 2014 zijn de betalingen nog op de vorige BA 33 51 10 31 22 02 NMBS Reizigers uitgevoerd.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Pour 2014, les paiements sont effectués sur l'ancienne AB 33 51 10 31 22 02 SNCB Voyageurs intérieur.

(k EUR)	2014 Ajusté <i>Aangepast</i>	2015 initial <i>Initieel</i>	2016 Indicatif Indicatif	2017 Indicatif <i>Indicatif</i>	2018 Indicatif <i>Indicatif</i>	(k EUR)
BA 51.10.31.22.02 (2014); vanaf 2015 BA 51.10.31.22.23 - NMBS schooltreinkaarten VASTLEGGINGSKREDIET	23 667	23 883	23 883	23 883	23 883	AB 51.10.31.22.02 (2014); à partir de 2015: AB 51.10.31.22.23 - SNCB cartes train scolaires-CREDIT ENGAGEMENT
Saldo t-1 Overdracht naar t+1	-7 889	7 889 -7 961	7 961 -7 961	7 961 -7 961	7 961 -7 961	Solde t-1 Report vers t+1
VEREFFENINGSKREDIET	15 778	23 811	23 883	23 883	23 883	CREDIT LIQUIDATION

B.A. 33 51 10 312251: Bijdrage voor het onderhoud,

A.B. 33 51 10 312251 : Contribution pour l'entretien, la

het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, ten gunste van Infrabel.

gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, au profit d'Infrabel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	187 525	170.520	230.977	229.813	229.813	229.813	229.813	Engagement
Vereffeningen	187 525	170.520	230.977	229.813	229.813	229.813	229.813	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis:

- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 74 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting);
- Beslissing van het begrotingsconclaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146 000 000 EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 000 EUR₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ in 2010 en vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200 000 000 EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ vanaf 2010);
- Beslissing van het begrotingsconclaf 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 – 690 600 000 EUR in 2009 en – 84.000 000 EUR vanaf 2010, voor de hele NMBS-Groep);
- Koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 27/05/2014);
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaf 01/12/2011;
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaf MR 30/11/2012;
- Begrotingscontrole 2013.

Pro memorie: vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 000 EUR₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 000 EUR₂₀₀₈, 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

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique :

- 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 146 000 000 EUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 000 EUR₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ en 2010 ainsi que par une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 000 EUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ 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 – 690 600 000 EUR en 2009 et – 84 000 000 EUR à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB) ;
- Arrêté royal du 21 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB (publié au Moniteur belge le 27/05/2014) ;
- Mesures d'économie conclave budgétaire 01/12/2011;
- Mesures d'économie conclave budgétaire CM 30/11/2012.
- Contrôle budgétaire 2013.

Pour rappel, depuis 2009, un montant de 70 000 EUR₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 000 EUR₂₀₀₈, 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

bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 heeft als gevolg een vermindering van de toelage aan Infrabel met 16 300 000 EUR₂₀₀₉ in 2009 en met 19 672 000 EUR₂₀₀₉ vanaf 2010, zoals beslist tijdens de Ministerraad van 06/03/2009. Het zijn voorlopige bedragen en het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. Deze maatregel en de actualisering van de bedragen worden uitgelegd bij de BA 51.10.31.22.02.

De impact van de volgende elementen wordt beschreven in de BA 33.51.10.31.22.02:

- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaf 01/12/2011;
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaf MR 30/11/2012;
- Begrotingscontrole 2013.

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft ook de volgende beslissing genomen: een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200 000 000 EUR voor 2009 gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ vanaf 2010. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast op deze bedragen.

Ter herinnering: artikel 74 van het beheerscontract met Infrabel voorziet in een variabilisatie van de exploitatietoelage naargelang van de regelmaat, met een marge van +/- 3 500 000 EUR₂₀₀₈.

Voor 2013 bedroeg de bonus malus -3.106 000 EUR (-3.500 x 0,7927157 x 1,119516)

Formule : $3.500 \times (\text{het werkelijke aantal minuten vertraging veroorzaakt door Infrabel in 2012 op basis van de verslagen "Relazen" - middengrens}) / (\text{bovengrens} - \text{middengrens}) \times (\text{exploitatieindex tussen 2008 en 2013})$

$\Rightarrow -3\,500 \times (255,75 - 222\,942,3) / (263\,477,26 - 222\,942,3) \times 1,119516 = -3.106$

Van deze malus werd 4/12e of 1 036 000 EUR overgedragen naar 2014.

In 2014 is deze bonus malus opgeheven bij de inwerkingtreding van de prestatieregeling, voorzien in het koninklijk besluit van 6 juli 2011 en via deze ingevoegd in het koninklijk besluit van 9 december 2004 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (derde bijvoegsel aan beheerscontract 2008-2012 met Infrabel).

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld in de begrotingsfiche van de BA 33 51 10 31.22.02. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

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 16 300 000 EUR₂₀₀₉ en 2009 et de 19 672 000 EUR₂₀₀₉ à partir de 2010, en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009. Ces montants sont provisoires et le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. Cette mesure et l'actualisation des montants sont décrits à l'AB 51.10.31.22.02.

Sont également décrits à l'AB 33.51.10.31.22.02, les impacts des éléments suivants :

- Mesures d'économie conclave budgétaire 01/12/2011 ;
- Mesures d'économie conclave budgétaire CM 30/11/2012 ;
- Contrôle budgétaire 2013.

La décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 000 EUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ à partir de 2010. Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation n'est pas appliqué à ces montants.

Pour rappel, l'article 74 du contrat Infrabel avait prévu une variabilisation de sa dotation d'exploitation en fonction de la régularité, avec une marge de +/- 3 500 000 EUR₂₀₀₈.

Pour 2013, le bonus-malus s'élevait à -3.106 000 EUR (-3.500 x 0,7927157 x 1,119516)

Formule: $3.500 \times (\text{le nombre réel de minutes de retard causées par Infrabel en 2012 sur base des rapports "Relazen" - limite intermédiaire}) / (\text{limite supérieure} - \text{limite intermédiaire}) \times (\text{index exploitation entre 2008 et 2013})$

$\Rightarrow -3\,500 \times (255,75 - 222\,942,3) / (263\,477,26 - 222\,942,3) \times 1,119516 = -3.106$

De ce malus, 4/12e ou 1 036 000 EUR ont été reportés en 2014.

En 2014, le bonus-malus est abrogé de plein droit lors de l'entrée en vigueur du régime de performance prévu par l'arrêté royal du 6 juillet 2011 et inséré par celui-ci dans l'arrêté royal du 9 décembre 2004 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (troisième avenant au contrat de gestion 2008-2012 avec Infrabel).

Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 33 51 10 31.22.02. Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
(kEUR)	Ajusté Aangepast	initial Initieel				
I 74 -Infrastructure (transfert de 51.10.3103)	132.604	133.814	133.814	133.814	133.814	133.814
I 74 - Infrastructure (transfer van 51.10.3103)						
Solde t-1 / Saldo t-1	42.467	44.201	44.605	44.605	44.605	44.605
Report vers t+1 / Overdracht naar t+1	-44.201	-44.605	-44.605	-44.605	-44.605	-44.605
Conclave 23/10/2008 (compensation Invest 2009)	11.004	11.104	11.104	11.104	11.104	11.104
Conclaaf 23/10/2008 (compensatie invest 2009)						
Conclave 06/03/09 (exonération précompte)	-20.703	-20.892	-20.892	-20.892	-20.892	-20.892
Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)						
Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit)	76.260	76.957	76.957	76.957	76.957	76.957
IFRS-normen (neutrale transfer invest-exploit)						
Normes IFRS - Solde t-1 / IFRS-normen - Saldo t-1	25.020	25.420	25.652	25.652	25.652	25.652
Normes IFRS - Report vers t+1 (4 mois)	-25.420	-25.652	-25.652	-25.652	-25.652	-25.652
IFRS-normen – Overdracht naar t+1 (4 maanden)						
Conclave/Conclaaf 12/2011 : -150.000 k EUR vanaf/à partir de 2014 + controle budgétaire/begrotingcontrole 2013 (-80.000 k EUR sur exploitation /op exploitatie)	-32.604	-12.226	-12.226	-12.226	-12.226	-12.226
Réforme de la structure / Hervorming van de structuur						
Base Infrastructure (provenant de l'ex SNCB Holding)	93.404	94.256	94.256	94.256	94.256	94.256
Infrastructuur basis (komende van de oude NMBS Holding)						
Solde t-1/ saldo t-1	0	31.135	31.419	31.419	31.419	31.419
Report vers t+1 / Overdracht naar t+1	-31.135	-31.419	-31.419	-31.419	-31.419	-31.419
Infrastructure Nettoyage des quais Transfert Infrabel	-32.352	-32.647	-32.647	-32.647	-32.647	-32.647
Infrastructuur Reiniging perrons Transfer Infrabel						
Solde t-1 / saldo t-1	0	-10.784	-10.882	-10.882	-10.882	-10.882
Report vers t+1 / overdracht naar t+1	10.784	10.882	10.882	10.882	10.882	10.882
Projets IT HR-Rail / IT-projecten HR-Rail	2.900	3.183	3.183	3.183	3.183	3.183
Solde t-1 / saldo t-1	0	967	1.061	1.060	1.059	1.059
Report vers t+1 / overdracht naar t+1	-967	-1.061	-1.060	-1.059	-1.059	-1.059
Transfert d'Infrabel à partir de 2014 / Overdracht van Infrabel vanaf 2014	-5.230	-5.278	-5.278	-5.278	-5.278	-5.278
Transfert d'Infrabel à partir de 2015 / Overdracht van Infrabel vanaf 2015	0	-6.191	-6.191	-6.191	-6.191	-6.191
Solde / saldo t-1	0	-1.743	-3.823	-3.822	-3.821	-3.821
Report vers t+1 / Overdracht naar	1.743	3.823	3.822	3.821	3.821	3.821
Notificaties/notifications budget 2015-2019 (15/10/2014) : indexsprong en -correctie /saut et correction index		-12.267	-12.267	-12.267	-12.267	-12.267
AB 51.10.31.22.51 - Infrastructure Infrabel - CREDIT ENGAGEMENT = CREDIT LIQUIDATION	203.574	230.977	229.813	229.813	229.813	229.813
BA 51.10.31.22.51 – Infrastructuur Infrabel – VASTLEGGING = VEREFFENING KREDIETEN						

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

B.A. 33 51 10 312252: Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur van het GEN, ten gunste van Infrabel.

A.B. 33 51 10 312252 : Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire du RER, au profit d'Infrabel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	1 430	1 456	1 473	1 477	1 477	1 477	1 477	Engagement
Vereffeningen	1 430	1 456	1 473	1 477	1 477	1 477	1 477	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 75 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting).

De berekening houdt vooral rekening met heffingen ontstaan door een groter aantal treinkilometers, de uitgaven met betrekking tot de kosten voor het personeel en het onderhoud van de installaties. De berekening wordt opgemaakt op basis van 57 km extra te onderhouden spoor.

Infrabel ging in 2013 niet akkoord om de formule te actualiseren op vraag van de administratie.

Details betreffende de indexering staan vermeld bij de BA 33 51 10 31.22.02.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex). Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt toegepast vanaf 2009.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique : Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel : article 75 (dotation), article 76 (indexation), article 77 (paiement).

Le calcul tient compte, notamment, des redevances provenant d'un nombre plus élevé de trains-km, des dépenses relatives aux frais de personnel et d'entretien des installations. Il est établi sur base de 57 km de voie supplémentaires à entretenir.

Infrabel a refusé l'actualisation de la formule proposée par l'administration en 2013.

L'indexation est détaillée à l'AB 33 51 10 31.22.02.

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services). Le mécanisme de report de 4 mensualités à l'année suivante est appliqué à partir de 2009.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits sont estimés comme suit :

(kEUR)	2014 Ajusté Aangepast	2015 initial Initieel	2016 Indicatif Indicatif	2017 Indicatif Indicatif	2018 Indicatif Indicatif	(kEUR)
I 75 - Basistoelage	1 464	1 477	1 477	1 477	1 477	I 75 - Dotation de base
Saldo t-1	480	488	492	492	492	Solde t-1
Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-488	-492	-492	-492	-492	Report vers t+1 (4 mois)
vastlegging = vereffening	1 456	1 473	1 477	1 477	1 477	engagement = liquidation

B.A. 33 51 10: Bijdrage ter compensatie voor de kosten van het ter beschikking stellen inzake de PPS Diabolo, ten gunste van Infrabel.

A.B. 33 51 10 312253 : Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Diabolo, au profit d'Infrabel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	9 612	9 750	9 865	9 865	9 865	9 865	9 865	Engagement
Vereffeningen	9 612	9 750	9 865	9 865	9 865	9 865	9 865	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008-2012 met Infrabel, artikel 78, aangepast door het derde bijvoegsel

Dit bedrag wordt gecompenseerd op de BA 33 51 11 51.11.51. Zie de BA 51 11 51.11.01 voor een synthese van de investeringstoelagen.

Dit heeft geen impact op de totaliteit van de toelagen en is dus budgettair neutraal.

Deze toelage wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over een periode van twaalf maanden vanaf 1 november van jaar t-2 tot 31 oktober van jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29.

Het bedrag voor 2014 op basis van de definitieve indexatie bedroeg 9 750 000 EUR.

De raming is identiek aan het voorziene bedrag in het koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden (raming index is +1,18%).

B.A. 33 51 10 312254: Bijdrage ter compensatie van de beschikbaarheidsvergoeding voor het PPS-project Liefkenshoek Rail Link, ten gunste van Infrabel.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique : Contrat de gestion 2008-2012 avec Infrabel, article 78, adapté par le troisième avenant

Ce crédit est compensé sur l'AB 33 51 11 51.11.51. Voir l'AB 33 51 11 51.11.01 ci-dessous pour une synthèse des dotations d'investissements.

Cela n'a aucun impact sur le total des dotations et c'est donc neutre sur le plan budgétaire.

Cette dotation est indexée sur la base de la moyenne de l'indice santé sur douze mois courant à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1 par rapport à l'index santé d'octobre 2008, à savoir 111,29.

Le montant pour 2014 sur base de l'indexation définitive s'élevait à 9 750 000 EUR.

L'estimation est identique au montant prévu dans l'arrêté royal du 21 mars 2014, modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013, fixant les règles provisoires, comme contrat de gestion d'Infrabel et de la nouvelle SNCB (estimation indexation est +1,18%).

A.B. 33 51 10 312254 : Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Liefkenshoek Rail Link, au profit d'Infrabel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	48 036	50 909	50 982	50 982	50 982	50 982	50 982	Engagement
Vereffeningen	48 036	50 909	50 982	50 982	50 982	50 982	50 982	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Wettelijke basis:

- artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel;
- koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden.

Deze exploitatietoelage moet Infrabel toelaten om haar verplichtingen in het kader van de PPS Liefkenshoekspoorverbinding na te komen, meer bepaald de betaling van de netto beschikbaarheidsvergoeding. De bruto beschikbaarheidsvergoeding bedraagt 50 610 000 EUR per jaar (95,2 % is niet indexeerbaar, 4,8% volgt een specifieke indexering). De infrastructuur is op 21 januari 2013 beschikbaar gesteld door de privépartner.

Dit bedrag wordt gecompenseerd op de BA 33 51 11 51.11.51. Zie de BA 33 51 11 51.11.01 voor een synthese van de investeringstoelagen.

De aangepaste raming voor 2014 bedraagt 50 909 000 EUR.

B.A. 33 51 10 312255 (vanaf 2015): Bijdrage voor de financiering van hst-werkzaamheden, (ex-Holding BA 5110312299 (2014)), ten gunste van Infrabel.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Base juridique :

- l'article 79 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel;
- arrêté royal du 21 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB.

Cette dotation d'exploitation doit permettre à Infrabel de rencontrer ses obligations dans le cadre du PPP Liaison ferroviaire de Liefkenshoek, plus particulièrement le remboursement des frais nets de mise à disposition. La redevance brute de mise à disposition s'élève à 50 610 000 EUR par année (95,2 % ne sont pas indexables ; 4,8% suivent une indexation spécifique). L'infrastructure est mise à disposition par le partenaire privé depuis le 21 janvier 2013.

Ce crédit est compensé sur l'AB 33 51 11 51.11.51. Voir l'AB 51 11 51.11.01 ci-dessous pour une synthèse des dotations d'investissements.

L'estimation ajustée pour 2014 s'élève à 50 909 000 EUR.

A.B. 33 51 10 31.22.55 (à partir de 2015) : Contribution au financement des travaux TGV (ex-Holding AB 5110312299 (2014)), au profit d'Infrabel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	12 678	12 678	12 678	12 678	12 678	Engagement
Vereffeningen	-	-	12 678	12 678	12 678	12 678	12 678	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Sinds 1 januari 2014 bestaat NMBS Holding niet meer. Deze toelage is verdeeld over NMBS en Infrabel op basis van het koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden. In 2014 is nog via de oude BA 33.51.10.31.22.99 betaald aan Infrabel.

Wettelijke basis: Artikel 86 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding.

Voor meer uitleg, zie B.A. 33 51 10 312217.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Depuis le 1er janvier 2014, la SNCB Holding n'existe plus. Cette dotation est répartie sur la SNCB et Infrabel sur base de l'arrêté royal du 21 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui prévalent aux contrats de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB.

En 2014, on paie encore via l'ancienne AB 33.51.10.31.22.99 à la Infrabel.

Base juridique : Article 86 du contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB Holding.

Pour les détails, voir l'AB 33 51 10 312217.

B.A. 33 51 10 31.22.95: Bijdrage ter financiering van nieuw rollend GEN-materieel, ten gunste van de NMBS-Holding.

A.B. 33 51 10 31.22.95 : Contribution au financement du nouveau matériel roulant RER, au profit de la SNCB Holding.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	30 035	30 035	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	30 035	30 035	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Pro memorie: zie BA 33 51 10 312214

B.A. 33 51 10 312296: Basisbijdrage ten gunste van de NMBS-Holding. (tot en met einde 2013).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Pour mémoire : voir AB 33 51 10 312214

.B. 33 51 10 312296 : Contribution de base, au profit de la SNCB Holding (jusque fin 2013).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	197 647	177.297	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	197 647	177.297	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Pro memorie, door de hervorming van de structuur bestaat NMBS Holding niet meer vanaf 2014. Er is in 2014 wel nog via deze basisallocatie 143 694 000 EUR betaald aan NMBS en 33 603 000 EUR aan Infrabel. Er is ook 1 200 000 EUR herverdeeld van deze basisallocatie naar de basisallocatie 33 51 1 8 31 22 01 toelage HR Rail.

Wettelijke basis:

- Artikel 78 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding, aangepast door haar vier bijvoegsels ;
- Koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden;
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaf 01/12/2011;
- Besparingsmaatregelen begrotingsconclaf MR 30/11/2012.

Vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 000 EUR₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 000 EUR₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Pour mémoire, avec la réforme de la structure, la SNCB Holding n'existe plus depuis 2014. En 2014, on a encore payé via cette allocation de base 143 694 000 EUR à la SNCB et 33 603 000 EUR à Infrabel. Et on a redistribué 1 200 000 EUR de cette allocation de base vers l'allocation de base 33 51 1 8 31 22 01 dotation HR Rail.

Base juridique :

- Article 78 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding, adapté par ses quatre avenants ;
- Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB;
- Mesures d'économie conclave budgétaire 01/12/2011 ;
- Mesures d'économie conclave budgétaire CM 30/11/2012.

Depuis 2009, un montant de 70 000 EUR₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 000 EUR₂₀₀₈, 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.

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 2 000 000 EUR₂₀₀₉ in 2009 en met 2 414 000 EUR₂₀₀₉ vanaf 2010, zoals beslist tijdens de Ministerraad van 06/03/2009. Het zijn voorlopige bedragen en het mechanisme van overdracht van 4 maandelijke schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. Deze maatregel en de actualisatie van de bedragen worden uitvoerig uitgelegd bij de BA 33 51.10.31.22.02.

De reorganisatie van het Raadgevend Comité van de Gebruikers vereist dat een bedrag van 35 000 EUR van de toelage van de NMBS Holding vanaf 2012 wordt afgetrokken voor de overdracht van de last i.v.m. de werkingskosten van dit Comité dat na zijn hervorming naar de FOD Mobiliteit en Vervoer gaat.

De impact van de besparingsmaatregelen op de toelagen aan de NMBS-groep, genomen tijdens de begrotingsconclaven van 01/12/2011 en 30/11/2012 en de begrotingscontrole 2013 wordt uitvoerig beschreven in de BA 33 51.10.31.22.02.

Indexering

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan bij de BA 33 51 10 31.22.02.

Mechanisme van overdracht naar de begroting van volgend jaar

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijke schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden voor de basistoelage.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 312297: Bijdrage tot dekking van de vormingskosten van het personeel, ten gunste van de NMBS-Holding.

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 2 000 000 EUR₂₀₀₉ en 2009 et de 2 414 000 EUR₂₀₀₉ à partir de 2010, en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009. Ces montants sont provisoires et le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. Cette mesure et l'actualisation des montants sont décrits à l'AB 33 51.10.31.22.02.

La réorganisation du Comité Consultatif des usagers impose qu'un montant de 35 000 EUR soit soustrait de la dotation de la SNCB Holding à partir de 2012 pour le report de la charge liée aux coûts de réalisation de ce Comité, qui iront, après la réforme, vers le SPF Mobilité et Transport.

L'impact des mesures budgétaires sur les dotations au groupe SNCB, prises lors des conclaves budgétaires de 01/12/2011 et 30/11/2012 et le contrôle budgétaire 2013 sont décrites en détail dans l'AB 33 51.10.31.22.02.

Indexation

Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés à la fiche budgétaire de l'AB 33 51 10 31.22.02.

Mécanisme de report au budget de l'année suivante

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu pour la dotation de base.

La dotation de base bénéficie d'une indexation contractuelle (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 312297: Contribution destinée à la couverture de charges de personnel roulant en formation, au profit de la SNCB Holding.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	13 685	13 945	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	13 685	13 945	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Pro memorie : zie BA 33 51 312215.

B.A. 33 51 10 312298: Bijdrage tot dekking van de kosten voor veiligheid en toezicht, ten gunste van de NMBS-Holding.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Pour mémoire : voir AB 33 51 312215.

A.B. 33 51 10 312298 : Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage, au profit de la SNCB Holding.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	24 419	24 884	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	24 419	24 884	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Pro memorie : zie BA 33 51 10 312216.

B.A. 33 51 10 31.22.99: Bijdrage voor de financiering van hst-werkzaamheden, ten gunste van de NMBS-Holding (pro memorie).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Pour mémoire : voir AB 33 51 312216.

A.B. 33 51 10 31.22.99 : Contribution au financement des travaux TGV, au profit de la SNCB Holding (pour mémoire).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	16 571	16 571	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	16 571	16 571	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Pro memorie ; zie BA 33 51 312217.

11. Spoorweginvesteringen

Wettelijke basis:

- Hoofdstuk VIII « Investerings » en hoofdstuk IX « Financiële relaties » van de beheerscontracten 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS (art 63 tot en met 71, 78 en 79), Infrabel (art 60 tot en met 72) en de NMBS-Holding (art 69 tot en met 77) aangepast door haar 4 bijvoegsels;
- 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

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Pour mémoire : voir AB 33 51 312217.

11. Investissements ferroviaires

Base juridique :

- Les chapitres VIII « Investissements » et IX « Relations financières » des contrats de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB (art 63 à 71, 78 et 79), Infrabel (art 60 à 72) et la SNCB Holding (art 69 à 77), adaptés par ses quatre avenants ;
- 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

Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringsstoelage van de NMBS met 146 000 000 EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 000 EUR₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ in 2010 en vermindering van de investeringsstoelage van Infrabel met 200.000 000 EUR voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ vanaf 2010);

- Besparingsmaatregelen conclaaf initieel 2012 (01/12/2011);
- Besparingsmaatregelen conclaaf MR 30/11/2012;
- Koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden.

dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 000 EUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 000 EUR₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 000 EUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ à partir de 2010);

- Mesures d'économie conclave initial 2012 (01/12/2011);
- Mesures d'économie conclave CM 30/11/2012;
- Arrêté royal du 21 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB.

B.A. 33 51 11 511101: Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van de NMBS.

A.B. 33 51 11 511101 : Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	374 741	418.114	602.191	581.156	505.080	450.721	400.086	Engagement
Vereffeningen	374 708	415.709	599.291	580.539	505.610	450.799	400.164	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Basisbedragen uitgedrukt in EUR₂₀₀₈.

De beheerscontracten 2008-2012, aangepast door haar 4 bijvoegsels voorzien in een investeringsstoelage waarvan het totale bedrag voor de naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende bedraagt, in kEUR courant:

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Montants de base exprimés en EUR₂₀₀₈.

Les contrats de gestion 2008-2012, adapté par les quatre avenants, prévoient une dotation d'investissements dont le montant global pour les sociétés anonymes de droit public est le suivant, en kEUR courant :

	2013	2014	2014	2014	2015
	Aangepast/ ajusté	Initieel /initial	hervorm. struct./réforme struct.	Aangepast/ Ajusté	Initieel/ initial
Investeringsen/investissements NMBS/SNCB (in/en kEUR courant)					
<i>B 65 - Totale contractuele basis/ Total contractuel base</i>	487 395	497 383	497 383	497 383	496 682
<i>B 65 – IFRS normen/ Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit/ neutrale overdracht)</i>	23 898	24 407	24 407	24 407	24 395
<i>Conclaaf /conclave 11/2012 : -140.000 k EUR in/en 2013; concl 12/2011: -150.000 k EUR vanaf/à partir de 2014 (-100.000 kEUR op/sur invest)</i>	-58 291	-45 000	-47 150	-47 150	-63.967
<i>Herverdeling totale investeringsstoelagen NMBS-groep na onderhandelingen / répartition du total des dotations pour investissements du groupe SNCB après concertations (2013) + vanaf/à partir de 2014: aanpassing o.b.v. het MIP/ ajustement au PPI 2013-2025</i>	-48 787	-49 249	-49 249	-49 249	21 720
<i>Réforme/ Hervorming - gecompenseerd op basis investeringsstoelage NMBS/prélevé sur la dotation de base de la SNCB: toelage aanvullend aanbod op Diabolo-infrastructuur/dotation offre complémentaire sur l'infrastructure Diabolo.</i>	-8 974	0	-9 066	-9 118	0
<i>Réforme/ Hervorming - investeringen komende van NMBS Holding / investissements provenant de la SNCB Holding</i>			189 870	189 870	224 135

<i>Réforme/Hervorming - transfer projecten/transfert projets HR-Rail (50% naar exploitatie NMBS en 50% naar exploitatie Infrabel) / (50% vers SNCB exploitation et 50% vers Infrabel exploitation)</i>				-5 038	-5 800	-6 367
<i>Réforme/Hervorming - Overdracht projecten naar / report projets vers Infrabel (I.62)</i>					-47 145	-48 613
<i>Réforme/Hervorming - Overdracht projecten van / report projets d'Infrabel (I.62)</i>					27 525	59 165
besparingen/économies						-80.160
B 65 – Investeringsen/Investissements total SNCB/NMBS (y compris ETCS/hierin inbegrepen ETCS)	395 241	427 541	601 157	580 723	625 990	
B.65 bis B : Investeringsen rollend materieel NMBS voor ETCS/ investissements matériaux roulant SNCB pour ETCS (gecompenseerd op basisinvesteringstoelage/compensé sur dotation d'investissements)		20 500	28 124	28 124	24 799	
Investeringsen/investissements Infrabel (in/en kEUR courant)						
<i>I 62 – totaal contractueel/Total contractuel</i>	919 170	938 007	938 007	938 007	936 684	
<i>I 62 – IFRS normen/Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit/ neutrale overdracht)</i>	-73 503	-75 070	-75 070	-75 070	-75 033	
<i>I 62 – conclave/Conclaf 11/2012 : -140.000 kEUR in/en 2013; concl 12/2011: -150.000 kEUR vanaf/à partir de 2014 (-100.000 kEUR op/sur invest)</i>	-50 838	-40 000	-46 350	-46 350	-70.500	
<i>I 62 - Hervreiding totale investeringstoelagen NMBS-groep na onderhandelingen (2013) + vanaf 2014: aanpassing o.b.v. het MIP 2013-2025 / Répartition de la totalité des dotations pour investissements du groupe SNCB suivant les négociations (2013) + à partir de 2014: ajustement au PPI 2013-2025</i>	25 840	74 649	74 649	74 649	222 650	
<i>I 62 - naar BA 33.51.10.12.11.20 Audits en studies voor studie opvolging investeringen veiligheidssystemen / vers AB 33.51.10.12.11.20 Audits et études, pour l'étude sur le suivi des investissements en matière de systèmes de sécurité</i>			0	-1 055	-300	
<i>I 62 - overdracht projecten vanuit de oude NMBS Holding (H.69) / Report projets issus de l'ancienne SNCB Holding</i>			0	47 145	48 613	
<i>I 62 - overdracht projecten naar NMBS Holding (H.69) / Report projets vers la SNCB Holding</i>			0	-27 525	-59 165	
<i>I 62 - toevoeging wegens herraaming PPS Liefkenshoeksp + PPS Diabolo (gecompenseerd op basisinvesteringstoelage) / ajout en raison de la réestimation du PPP Liefkenshoek + PPP Diabolo (compensée sur la dotation de base pour investissements)</i>			0	331		
besparingen/économies						-88.346
I 62 – totale investeringen/ Investissements total Infrabel (er inbegrepen PPS Liefkenshoek en Diabolo) / (y compris PPP Liefkenshoek et Diabolo)	820 669	897 586	891 236	910 132	914.603	
Investeringsen infrastructuur Infrabel voor ETCS/investissement infrastructure Infrabel pour ETCS (gecompenseerd op de basisinvesteringstoelage / compensé sur la dotation de base pour investissements)	122 100	188 510	188 510	187 455	195 823	
I 63, 78 - PPS Diabolo Infrabel (VAST=VERREF) / I 63, 78 - PPP Diabolo Infrabel (ENG=LIQUID)	9 612	9 718	9 718	9 750	9 865	
I 64, 65, 79 - PPS Liefkenshoek Infrabel (VAST=VERREF) / I 64, 65, 79 - PPP Liefkenshoek Infrabel (ENG=LIQUID)	48 036	50 610	50 610	50 909	50 982	

De bedragen voor de PPS Liefkenshoek Rail Link, Diabolo en ETCS worden afgetrokken van de investeringstoelage van Infrabel en worden gestort op specifieke basisallocaties (BA 33.51 10 31.22.53,

33.51 10 31.22.54 en BA 33 51 11 51.11.51). De totale budgettaire impact is neutraal.

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 33.51 10 31.22.53 et 33.51 10

31.22.54 en AB 33 51 11 51.11.51). L'impact budgétaire global est neutre.

Het bedrag voor Investerings rollend materieel NMBS voor ETCS wordt afgetrokken van de investeringstoelage van NMBS en wordt gestort op de basisallocatie 33.51.11.51.11.02.

De beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 bepaalt vanaf 2009:

- een vermindering van de investeringstoelage aan de NMBS met 146 000 000 EUR voor 2009 (AB 51.11.51.11.01) gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 000 EUR₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ voor 2010;
- een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200 000 000 EUR voor 2009 gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 000 EUR₂₀₀₉ vanaf 2010.

Besparingsmaatregelen van toepassing op investeringen:

conclaf van 1 december 2011

Voor 2012 werd een besparing voor de NMBS-groep doorgevoerd van 253 050 000 EUR, verdeeld als volgt:

- investeringstoelage NMBS : -108 050 000 EUR;
- investeringstoelage Infrabel : -95 000 000 EUR;
- investeringstoelagen: -50 000 000 EUR :
 - o -25 600 000 EUR investeringstoelage NMBS;
 - o -18 162 000 EUR investeringstoelage Infrabel;
 - o -6 238 000 EUR op investeringstoelage NMBS Holding.

In 2012 wordt het bedrag dat aan NMBS wordt toegekend voor de investeringen eenmalig verminderd met 108 050 000 EUR₂₀₁₂ wegens de alternatieve financiering van de aankoop van nieuw rollend materieel in 2012. Hiervoor ontvangt NMBS Holding 7 998 000 courante EUR vanaf 2013 tot en met 2032, ter compensatie van de ten laste neming van de financiering door NMBS Holding van de aankoop van nieuw rollend materieel door de NMBS.

De bovenstaande besparingsmaatregelen van het conclaaf eind 2011 maken deel uit van de derde bijvoegsels aan de beheerscontracten.

conclaf MR 30 november 2012

Le montant réservé pour investissement matériel roulant SNCB est déduit de la dotation d'investissement de la SNCB et versé à charge d'allocation de base 33.51.11.51.11.02.

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 146 000 000 EUR pour 2009 (AB 51.11.51.11.01) compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 000 EUR₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ en 2010 ;
- une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 000 EUR pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 000 EUR₂₀₀₉ à partir de 2010.

Mesures d'économie d'application sur investissements :

conclave du 1^{er} décembre 2011

Pour 2012 une économie de 253 050 000 EUR a été appliquée pour le groupe SNCB et répartie comme suit:

- dotation d'investissement SNCB: -108 050 000 EUR;
- dotation d'investissement Infrabel: -95 000 000 EUR;
- dotation d'investissement: -50 000 000 EUR
 - o -25 600 000 EUR dotation d'investissement SNCB;
 - o -18 162 000 EUR dotation d'investissement Infrabel;
 - o -6 238 000 EUR dotation d'investissement SNCB Holding.

En 2012, le montant qui est alloué à la SNCB est diminué de 108 050 000 EUR₂₀₁₂ en une seule fois des investissements en raison du financement alternatif de l'acquisition du matériel roulant en 2012. Ici, la SNCB Holding reçoit 7 998 000 EUR courants de 2013 à 2032, en compensation de la prise en charge du financement par la SNCB Holding de l'acquisition du matériel roulant par la SNCB.

Les mesures d'économie ci-dessus, issues du conclave fin 2011 font partie des troisièmes avenants aux contrats de gestion.

conclave CM 30 novembre 2012

In 2013 is 125 miljoen EUR besparing op investeringen als volgt verdeeld:

- NMBS: -58 291 000 EUR;
- Infrabel : -50 838 000 EUR;
- NMBS Holding : -15 871 000 EUR.

Deze besparingen mogen niet leiden tot een verhoging van de netto geconsolideerde schuld van de NMBS-Groep.

Conclaf 1 december 2011 + begrotingscontrole 2013: Al de onderstaande besparingsmaatregelen in 2014 waren initieel als volgt verdeeld.

-100 miljoen EUR op de investeringstoelagen, verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding volgens de percentages uit het conclaaf MR van 30/11/2012 : dus -45 miljoen EUR op de investeringstoelage van NMBS; -40 miljoen EUR op de investeringstoelage van Infrabel; -15 miljoen EUR op de investeringstoelage van NMBS Holding.

Impact van de hervorming van de NMBS-groep op de besparingen in 2014 en in 2015 + MIP 2013-2025

Besparingen in 2014 op investeringen

-100 miljoen EUR op de investeringstoelagen, verdeeld over NMBS, Infrabel en NMBS Holding volgens het MIP 2013-2025 : dus -47 150 000 EUR op de investeringstoelage van NMBS, -46 350 000 EUR op de investeringstoelage van Infrabel en -6.500 000 EUR op de investeringstoelage van NMBS Holding.

De investeringstoelage van NMBS Holding is in 2014 verdeeld over NMBS en Infrabel, na afname van de besparing van 6,5 miljoen EUR (zoals voorzien in MIP 2013-2025).

In totaliteit ontving NMBS 170.250 000 EUR van NMBS Holding en Infrabel ontving 19.620 000 EUR.

Investerings in veiligheid : ETCS

Vanaf 2013 zijn er ook twee toelagen bijgekomen die worden gecompenseerd op de BA 33.51.11.51.11.01 (NMBS investeringen) en op de BA 33.51.11.51.11.51 (Infrabel investeringen) en dus budgettair neutraal zijn. Het gaat hier om de investeringen in ETCS om de veiligheid te verhogen. Dit naar aanleiding van de aanbevelingen van de Bijzondere Commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen (in 2011).

Aanpassing vanaf 2013

L'économie en 2013 de 125 millions EUR sur les investissements est répartie comme suit :

- SNCB : -58 291 000 EUR;
- Infrabel : -50 838 000 EUR;
- SNCB Holding : -15 871 000 EUR.

Ces économies ne peuvent pas mener à une augmentation de l'endettement net consolidé du Groupe SNCB.

Conclave 1er décembre 2011 + contrôle budgétaire 2013 : toutes les mesures d'économie ci-dessous ont été initialement répartie en 2014.

-100 millions EUR sur les dotations d'investissements, répartis sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding suivant les pourcentages du conclave CM du 30/11/2012 : donc -45 millions EUR sur la dotation d'investissement de la SNCB; -40 millions EUR sur la dotation d'investissement d'Infrabel; -15 millions EUR sur la dotation d'investissement de la SNCB Holding.

Impact de la restructuration du groupe SNCB sur les économies à réaliser en 2014 et en 2015 + PPI 2013-2025

Economies en 2014 sur investissements

-100 millions EUR sur les dotations d'investissements, répartis sur la SNCB, INFRABEL et SNCB Holding suivant le PPI 2013-2025 : donc -47 150 000 EUR sur la dotation d'investissement de la SNCB, -46 350 000 EUR sur la dotation d'investissement d'Infrabel et -6 500 000 EUR sur la dotation d'investissement de la SNCB Holding.

La dotation pour investissement de SNCB Holding en 2014 est répartie entre la SNCB et Infrabel, après le retrait de l'économie de 6,5 millions EUR (tel que prévu dans PPI 2013-2025).

Au total, la SNCB a reçu 170.250 000 EUR de la SNCB Holding et Infrabel a reçu 19.620 000 EUR.

Investissement en sécurité : ETCS

A partir de 2013, il y a aussi deux dotations supplémentaires qui sont compensées sur l'AB 33.51.11.51.11.01 (investissements SNCB) et sur l'AB 33.51.11.51.11.51 (Investissements Infrabel) et donc l'impact budgétaire est neutre. Il s'agit ici des investissements dans l'ETCS pour accroître la sécurité. Ceci se fera suivant la mise en place des recommandations de la Commission Spéciale chargée de l'enquête sur la sécurité du réseau ferroviaire en Belgique, à la suite du dramatique accident ferroviaire à Buizingen (en 2011).

Adaptation à partir de 2013

De investeringstoelagen in het nieuwe meerjareninvesteringsplan (MIP) 2013-2025 evolueren als volgt:

- *“volgens een jaarlijks groeimechanisme dat gelijkaardig is met dat van het plan 2001-2012;*
- *van zodra het GEN Fonds niet meer gespijsd zal worden, zal deze bijdrage van de Staat geheroriënteerd worden naar de basistoelage. Dit zal namelijk toelaten om het hoofd te bieden aan de belangrijke financieringsbehoeften die dan zal ontstaan voor de investeringen met betrekking tot de spoorwegveiligheid, inzonderheid de ontplooiing van het ETCS;*
- *uit budgettaire overwegingen zal echter de som van deze twee financieringsbronnen in 2013 en 2014 gestabiliseerd worden op het niveau van 2012 om daarna tegen een verhoogd ritme toe te nemen tot in 2025.”*

Door de hervorming zijn de investeringstoelagen vanaf 2014 herverdeeld op basis van het koninklijk besluit van 21 maart 2014 (zie supra) dat in lijn is met het MIP 2013-2025.

Besparing in 2015

De bijkomende besparing te realiseren vanaf 2015 werd voorlopig gedeeltelijk aangerekend op deze basisallocatie (53 % voor NMBS, waarvan 80,46 % op investeringen en 47 % voor Infrabel, volledig op investeringen).

Indexering

De jaarlijkse toelagen voor de financiering van de investeringen worden uitgedrukt in EUR₂₀₀₈. Ze zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 6 037,833 voor de materialen en van 25,600 voor de lonen. Die indexcijfers geven de jaarlijkse gemiddelde waarde weer voor het jaar 2006.

Het bedrag van elke jaarlijkse toelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de uurlonen (S), en dit ten belope van respectievelijk 40% en 60% ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2010 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2012 te bepalen).

Die factoren worden officieel meegedeeld door de dienst Erkenning der Aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen.

De indexering ((gem I_{t-2} / gem I_{2006} * 0,4) + (gem S_{t-2} / gem S_{2006} * 0,6)) is als volgt voorgesteld:

Les dotations d'investissement dans le nouveau plan d'investissement pluriannuel (PPI) 2013-2025 évoluent comme suit :

- *“selon un mécanisme de croissance annuelle similaire à celui du plan 2001-2012;*
- *dès que le Fonds RER cessera d'être alimenté, cette contribution de l'Etat sera réorientée vers la dotation de base et permettra notamment de faire face aux importants besoins de financement devenus alors nécessaires pour les investissements relatifs à la sécurité ferroviaire, avec en particulier le déploiement de l'ETCS ;*
- *Cependant, pour des raisons budgétaires, l'ensemble de ces deux sources de financement sera stabilisé en 2013 et 2014 au niveau de 2012, pour croître ensuite à un rythme plus soutenu, jusqu'en 2025.”*

A la suite de la réforme, les dotations pour investissements sont réparties, à partir de 2014, sur base de l'arrêté royal du 21 mars 2014 (voir ci-dessus) et en accord avec le PPI 2013-2025.

Economie en 2015

L'économie supplémentaire à réaliser à partir de 2015 a provisoirement été imputée partiellement sur cette allocation de base (53 % pour la SNCB, dont 80,46 % en investissement et 47 % pour Infrabel, intégralement sur les investissements).

Indexation

Les montants des dotations annuelles au financement des investissements sont exprimés en EUR₂₀₀₈. Ils sont associés à une valeur d'indice de 6 037,833 pour les matériaux et de 25,600 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2006.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce, à concurrence respectivement de 40 % et de 60 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2010 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2012).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service Agréation des entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie. Ils servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures.

L'indexation ((moy I_{t-2} / moy I_{2006} * 0,4) + (moy S_{t-2} / moy S_{2006} * 0,6)) se présente comme suit :

	2014 Ajusté <i>Aangepast</i>	2015 initial <i>Initieel</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	2017 Indicatif <i>Indicatief</i>	2018 Indicatif <i>Indicatief</i>	
Gemiddelde I t-2 <i>Variatie</i>	7433,417 0,18%	7.264,333 -2,27%	7.264,330 0,00%	7.264,330 0,00%	7.264,330 0,00%	Moyenne Indice I t-2 Variation
Gemiddelde S t-2 <i>Variatie</i>	29,303 3,43%	29,710 1,39%	29,710 0,00%	29,710 0,00%	29,710 0,00%	Moyenne indice S t-2 Variation
Index 2008 = 100 (7) <i>Variatie</i>	1,179245 2,05%	1,177582 -0,14%	1,177582 0,00%	1,177582 0,00%	1,177582 0,00%	Indice 2008 = 100 (7) Variation
Index 2009 = 1 <i>Variatie</i>	1,119276 2,12%	1,118561 -0,06%	1,118560 0,00%	1,118560 0,00%	1,118560 0,00%	Indice 2009 = 1 Variation
Index 2010 = 1 <i>Variatie</i>	1,078342 2,13%	1,077816 -0,05%	1,077816 0,00%	1,077816 0,00%	1,077816 0,00%	Indice 2010 = 1 Variation
Index 2011 = 1 <i>Variatie</i>	1,107689 2,05%	1,106094 -0,14%	1,106094 0,00%	1,106094 0,00%	1,106094 0,00%	Indice 2011 = 1 Variation
Index 2012 = 1 <i>Variatie</i>	1,061441 2,11%	1,060642 -0,08%	1,060642 0,00%	1,060642 0,00%	1,060642 0,00%	Indice 2012 = 1 Variation
Index 2013 = 1 <i>Variatie</i>	1,021318 2,13%	1,020822 -0,05%	1,020822 0,00%	1,020822 0,00%	1,020822 0,00%	Indice 2013 = 1 Variation

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (25 % van de schijf van december, namelijk 1/48ste van de jaarlijkse toelage) niet in vastleggingskredieten overgedragen. Een kwart van de schijf van december wordt enkel naar een vereffeningskrediet overgebracht.

Hervorming van de structuur van de NMBS-groep vanaf 2014

Om rekening te houden met de nieuwe verdeling van de activiteiten tussen de NMBS en Infrabel in overeenkomst met de nota van 11 januari 2013 goedgekeurd door de Ministerraad en zoals georganiseerd door de koninklijke besluiten van 7 november 2013 en 11 december 2013 houdende hervorming van de structuren van de NMBS Holding, Infrabel en de NMBS (KB structuur 1 en 2), diende de verdeling van de investeringsdotaties herzien te worden.

De NMBS en Infrabel hebben een omvangrijk werk aangevat op basis van het Meerjareninvesteringsplan (MIP goedgekeurd door de Ministerraad van 19 juli 2013) om de bedragen te identificeren die verdeeld moeten worden voor de jaren 2014 en 2015. Voor de volgende jaren (2016 tot 2025), zal een aangepaste MIP aan de nieuwe beheerscontracten tussen de Staat, de NMBS en Infrabel worden gevoegd.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredietbehoeften als volgt berekend:

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (25 % de la mensualité de décembre, soit 1/48^{ème} de la dotation annuelle) ne sont pas reportés en crédits d'engagements. Un quart de la mensualité de décembre est cependant reporté uniquement en crédit de liquidation.

Réforme de la structure du groupe SNCB à partir de 2014

Afin de tenir compte de la nouvelle répartition des activités entre la SNCB et Infrabel conforme à la note du 11 janvier 2013 approuvée par le Conseil des Ministres et telle qu'organisée par les arrêtés royaux des 7 novembre 2013 et 11 décembre 2013 portant réforme des structures de la SNCB Holding, d'Infrabel et de la SNCB, il convient de revoir la répartition des dotations d'investissement.

La SNCB et Infrabel ont entrepris un conséquent travail basé sur le Plan Pluriannuel d'Investissements (PPI approuvé par le Conseil des Ministres du 19 juillet 2013) afin d'identifier les montants à répartir pour les années 2014 et 2015. Pour les années suivantes (2016 à 2025), un PPI ajusté sera annexé aux nouveaux contrats de gestion à conclure entre l'Etat, la SNCB et Infrabel.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les besoins de crédits se calculent comme suit :

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
(kEUR)	Ajusté <i>Aangepast</i>	initial <i>Initieel</i>	Indicatif <i>Indicatief</i>	Indicatif <i>Indicatief</i>	Indicatif <i>Indicatief</i>	Indicatif <i>Indicatief</i>
AB/BA 51.10.31.22.53 - I 63, 78 - PPP Diabolo Infrabel (VASTL=VEREF) (ENG=LIQUID)	9.750	9.865	9.865	9.865	9.865	9.865
AB/BA 51.10.31.22.54 - I 64, 65, 79 - PPP Liefkenshoek Infrabel (VASTL=VEREF) (ENG=LIQUID)	50.909	50.982	50.982	50.982	50.982	50.982
AB/BA 51.11.51.11.01 - Investerings NMBS - basisdotatie - Investissements SNCB – dotation de base	580.723	626.990	597.357	530.416	476.198	425.563
Compensatie BA 51.11.51.11.02 Investerings rollend materieel NMBS voor ETCS - Compensation AB 51.11.51.11.02 Investissements matériel roulant SNCB en ETCS	-28.124	-24.799	-16.200	-25.335	-25.477	-25.477
AB/BA 51.11.51.11.01 - Investerings NMBS - VASTLEGGING	552.599	602.191	581.156	505.080	450.721	400.086
Saldo t-1 NMBS	10.225	12.630	15.530	16.147	15.617	15.539
Saldo t-1 Holding	3.289					
Overdracht naar t+1 (25% december)	-12.630	-15.530	-16.147	-15.617	-15.539	-15.539
aanpassing / correction						78
AB/BA 51.11.51.11.01 - VEREFFENING	553.483	599.291	580.539	505.610	450.799	400.164
BA 51.11.51.11.02 - Investerings rollend materieel NMBS voor ETCS –VASTLEGGING	28.124	24.799	16.200	25.335	25.477	25.477
Saldo t-1 / Solde t-1	427	586	517	338	528	531
Overdracht naar t+1 (25% december) / Report vers t+1 (25% décembre)	-586	-517	-338	-528	-531	-531
aanpassing / correction						-3
AB/BA 51.11.51.11.02 - Investerings rollend materieel NMBS voor ETCS - VEREFFENING - Investissements matériel roulant SNCB pour ETCS – LIQUIDATION	27.965	24.868	16.379	25.145	25.474	25.474
I 62 - Investerings basis Infrabel - Investissements base Infrabel	910.132	914.603	898.849	887.921	860.632	804.826
Comp. AB/BA 51.10.31.22.53 PPS Diabolo	-9.750	-9.865	-9.865	-9.865	-9.865	-9.865
Comp. AB/BA 51.10.31.22.54 - PPS Liefkenshoek	-50.909	-50.982	-50.982	-50.982	-50.982	-50.982
Comp AB/BA 51.11.51.11.52 Investerings infrastructuur Infrabel voor ETCS / Investissements infrastructure Infrabel pour ETCS	-187.455	-195.823	-254.153	-323.522	-356.947	-356.947
Arrondi/afgerond		1			-2	2
AB/BA 51.11.51.11.51 - Investerings Infrabel - VASTLEGGING- Investissements Infrabel - engagement	662.018	657.934	583.849	503.552	442.836	387.034
Saldo t-1 / Solde t-1	13.872	14.758	16.997	16.615	16.105	16.002
Overdracht naar t+1 (25% december) / Report vers t+1 (25% décembre)	-14.758	-16.997	-16.615	-16.105	-16.002	-16.002
aanpassing / correction						102
AB/BA 51.11.51.11.51 – VEREFFENING - LIQUIDATION	661.132	655.695	584.231	504.062	442.939	387.136
AB/BA 51.11.51.11.52 Investerings infrastructuur Infrabel voor ETCS – VASTLEGGING / Investissements infrastructure Infrabel pour ETCS - ENGAGEMENT	187.455	195.823	254.153	323.522	356.947	356.947
Saldo t-1 / Solde t-1	2.544	3.927	4.102	5.317	6.762	7.458

Overdracht naar t+1 (25% december) / Report vers t+1 (25% décembre)	-3.927	-4.102	-5.317	-6.762	-7.458	-7.458
aanpassing / correction						-696
AB/BA 51.11.51.11.52 Investeringsinfrastructuur Infrabel voor ETCS – VEREFFENING / Investissements infrastructure pour ETCS - LIQUIDATION	186.072	195.648	252.938	322.077	356.251	356.251

B.A. 33 51 11 511102: Deelname van de Staat in het kapitaal van NMBS met het oog op de financiering van de investeringen in rollend materieel voor ETCS, ten gunste van NMBS.

A.B. 33 51 11 511102: Participation de l'Etat au capital de la SNCB en vue du financement des investissements en matériel roulant pour l'ETCS, au profit de la SNCB.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	20 500	28 124	24 799	16 200	25 335	25 477	25 477	Engagement
Vereffeningen	20 073	27 965	24 868	16 379	25 145	25 474	25 474	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Zie BA 51 11 511101 (Investerings).

Deze basisallocatie wordt gecompenseerd op de BA 33 51 11 511101 (Investerings NMBS) en is dus budgettair neutraal.

B.A. 33 51 11 511151: Deelname van de Staat in het kapitaal van Infrabel met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van Infrabel.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Voir AB 51 11 511101 (Investissements).

Cette dotation de base est retirée de l'AB 33 51 11 511101 (Investissement SNCB) et est donc neutre sur le plan budgétaire.

A.B. 33 51 11 511151 : Participation de l'Etat dans le capital d'Infrabel en vue du financement des investissements, au profit d'Infrabel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	640 921	668.368	657.934	583.849	503.552	442.836	387.034	Engagement
Vereffeningen	643 789	667.482	655.694	584.231	504.062	442.939	387.136	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Zie BA 33 51 11 511101 (Investerings).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Voir AB 33 51 11 511101 (Investissements).

B.A. 33 51 11 511152: Deelname van de Staat in het kapitaal van Infrabel met het oog op de financiering van de investeringen in infrastructuur voor ETCS, ten gunste van Infrabel.

.B. 33 51 11 511152 : Participation de l'Etat au capital d'INFRABEL en vue du financement des investissements en matériel roulant pour l'ETCS, au profit d'Infrabel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	122 100	187.455	195.823	254.153	323.522	356.947	356.947	Engagement
Vereffeningen	119 556	186.072	195.648	252.938	322.077	356.251	356.251	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Zie BA 51 11 511101 (Investerings).

Deze basisallocatie wordt gecompenseerd op de BA 33 51 11 51.11.51 (Investerings Infrabel) en is dus budgettair neutraal.

De bedragen komen overeen met het koninklijk besluit van 21 maart 2014 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en Nieuwe NMBS gelden (gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 27/05/14). De bedragen in voorgaand KB verschillen met de bedragen voorzien in het meerjareninvesteringsplan (MIP) wegens de afhouding van 1 055 000 EUR in 2014 en 300 000 EUR in 2015 voor de studie voor de opvolging van de investeringen in veiligheid:

Op 19 juli en 19 december 2013 besliste de Ministerraad om over de periode 2014-2025 2,233 miljoen EUR₂₀₁₂, zijnde 1/1000 van de investeringskosten verbonden aan de veiligheidsinfrastructuur die onder het ETCS-fonds van het MIP hernomen worden te reserveren aan de opvolging van de investeringen in de veiligheid door een onafhankelijk consultantsbureau.

Daarnaast bestaat de toelage ETCS voor budget 2014 uit het in het MIP voorziene bedrag voor TBL1+ en ETCS. Het bedrag voor 2015 is enkel het in het MIP voorziene bedrag voor ETCS. Het bedrag voor TBL1+ maakt in 2015 deel uit van de basisinvesteringstoelage.

B.A. 33 51 11 511199: Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS-Holding met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van NMBS-Holding.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Voir AB 51 11 511101 (Investissements).

Cette dotation de base est retirée de l'AB 33 51 11 51.11.51 (Investissement Infrabel) et est donc neutre sur le plan budgétaire.

Les montants sont en accord avec l'arrêté royal du 21 mars 2014 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013, fixant les règles provisoires qui prévalent au contrat de gestion d'Infrabel et de la Nouvelle SNCB (publié au Moniteur Belge le 27/05/14). Les montants du précédent d'AR diffèrent des montants prévus dans le plan pluriannuel d'investissements (PPI) en raison de la déduction de 1 055 000 EUR en 2014 et de 300 000 EUR en 2015 pour l'étude pour le suivi de l'investissement dans la sécurité:

Le 19 Juillet et le 19 décembre 2013, le Conseil des Ministres a décidé sur la période 2014-2025, 2,233 millions EUR₂₀₁₂, soit 1/1000 des coûts d'investissement associés à des infrastructures de sécurité qui sont renommés le Fonds ETCS du PPI à réserver au suivi des investissements en sécurité par un bureau de consultance indépendant.

En outre, la dotation ETCS consiste, pour le budget 2014, en un montant prévu dans le PPI pour le TBL1 + et l'ETCS. Le montant pour 2015 n'est que le montant prévu dans le PPI pour l'ETCS. Le montant de la TBL1 + 2015 fait partie de la dotation de base pour investissement.

A.B. 33 51 11 511199 : Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB Holding en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB Holding.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	164 958	140.925	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	164 831	145.457	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Zie BA 33 51 11 511101 (Investerings).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Voir AB 33 51 11 511101 (Investissements).

16. Overdrachten naar het GEN-Fonds

B.A. 33 51 16 614101: Overdrachten naar het GEN-Fonds beheerd door de NMBS-Holding, ten gunste van de NMBS-Holding.

16. Transferts au fonds RER

A.B. 33 51 16 614101 :Transferts au fonds RER géré par la SNCB Holding, au profit de la SNCB Holding.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	243 488	186 764	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	243 488	186 764	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis:

- 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;
- Art. 50 van de programmawet van 11 juli 2005 (overdracht van het Fonds naar de NMBS Holding).

Wat het beheer van het GEN-project betreft, is een gecoördineerde opvolging van de werkzaamheden, zoals dit gebeurt bij de andere spoorwegprojecten, gerechtvaardigd. Bijgevolg zijn dezelfde administratieve procedures van toepassing en staat de Directie Overheidsbedrijven en Spoorbeleid in voor de controle op deze.

De realisatie van het Gewestelijk Expres Net is evenwel een specifieke activiteit van het spoorwegprogramma (BA 33 51 16 61.41.01), die zich van de overige (BA 33 51 11 51.11.99 voor Holding – BA 33 51 11 51.11.51 voor Infrabel – BA 33 51 11 51.11.01 voor de NMBS) onderscheidt door het feit dat ze door een fonds, het zgn. GEN-Fonds, wordt gefinancierd.

Het basisbedrag van 210 709 000 EUR₂₀₀₈ wordt geïndexeerd overeenkomstig de contractuele formule voor de investeringen.

Overeenkomstig artikel 66 van het beheerscontract van NMBS Holding en artikel 61 van het beheerscontract van Infrabel wordt jaarlijks een actualisatie van de voorzieningen voor het GEN-Fonds en de evaluatie van de substantiële budgettaire risico's overgemaakt aan de administratie.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Base juridique :

- Art. 66-68 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et la SNCB-Holding;
- Art. 60-61 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et Infrabel;
- Art. 64 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et la SNCB;
- Art. 50 de la loi programme du 11 juillet 2005 (transfert du Fonds vers la SNCB Holding).

En ce qui concerne la gestion du projet RER, assurer un suivi coordonné des travaux comme cela se fait dans le cadre des autres projets ferroviaires est justifié. Par conséquent, les mêmes procédures administratives sont d'application et la Direction Entreprises publiques et Politique ferroviaire est chargé d'en assurer le contrôle.

La réalisation du réseau express régional constitue toutefois une activité spécifique du programme ferroviaire (AB 33 51 16 61.41.01), qui se distingue des autres (AB 33 51 11 51.11.99 pour la Holding – AB 33 51 11 51.11.51 pour Infrabel – AB 33 51 11 51.11.01 pour la SNCB) par le fait qu'elle est financée par un fonds, à savoir le Fonds RER.

Le montant de base 210 709 000 EUR₂₀₀₈ est indexé suivant la formule contractuelle prévue pour les investissements.

Conformément l'article 66 du contrat de gestion de la SNCB-Holding et l'article 61 du contrat de gestion d'Infrabel, le rapport annuel reprenant une actualisation des équipements du Fonds RER et une évaluation des risques budgétaires substantiels ont été remises.

Op 1 september 2014 heeft Infrabel een herevaluatie van de raming van het totale GEN-project overgemaakt, namelijk 2.885 miljoen EUR₂₀₁₂. Het initiële bedrag voorzien in het beheerscontract is 2.331 miljoen EUR₂₀₁₂. Dit betekent een verhoging met 23,7%. Het verschil ten aanzien van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 goedgekeurd door de Ministerraad in juli 2013 is 188 miljoen EUR₂₀₁₂ (8%).

Men stelt dus een belangrijk verschil vast tussen de voorziene uitgaven en de beschikbare middelen. Dit is op 450 miljoen EUR geschat. In het beheerscontract, is voorzien dat alle overschrijdingen van de enveloppe van het GEN-fonds zullen moeten gedragen worden door de klassieke investeringsdotaties.

Toestand van het GEN-fonds

Op 1 januari 2012 was het thesauriesaldo gedaald tot 466 707 927,82 EUR.

Volgende verrichtingen hadden plaats in de periode 01/01/2013 –31/12/2013:

Toestand op 01/01/2013 (in EUR)	390 012 059,92
Storting op 28/06/2013	243 488 000,00
Betaling in 2013 aan:	
Infrabel	-176 086 653,29
NMBS-Holding	-17 706 280,05
Betalingen in 2013 in opdracht van FOD M&V- dienst GEN	-16 619,90
Beheersvergoeding	-37 775,08
Bankkosten	-2 781,24
Geïnde interesten	+355 236,30
Andere inkomsten	+62,70
Gerecupereerde BTW	+594,95
Te recupereren BTW	-564,36
Gerecupereerde roerende voorheffing	+829,84
Te recupereren roerende voorheffing	-15,63
Toestand op 31/12/2013 (in EUR)	440 006 093,71

Waarvan:

- aangehouden in commercial paper	439 988 419,77
- aangehouden in deposito	0
- aangehouden in rekening-courant	17 673,94

Dit GEN-Fonds houdt op te bestaan in 2014. Vanaf dat moment zullen de vennootschappen van de NMBS-groep de overige kosten van het project moeten betalen via de klassieke investeringsdotatie.

Le 1er septembre 2014, Infrabel a transféré une réévaluation de l'estimation totale du projet RER qui se monte à 2.885 millions EUR₂₀₁₂. Le montant initialement prévu par le contrat de gestion s'élève à 2.331 millions EUR₂₀₁₂. Ceci représente une augmentation du budget de 23,7%. La différence vis-à-vis du plan pluriannuel 2013-2025 approuvé par le Conseil des Ministres en juillet 2013 est de 188 millions EUR₂₀₁₂ (8%).

Il existe donc un écart important entre les dépenses prévues et les fonds disponibles. Celui-ci est estimé à plus de 450 millions EUR. Il est stipulé dans le contrat de gestion que tous les dépassements de l'enveloppe du fonds RER devront être supportés par les dotations d'investissement classiques.

Situation du fonds RER

Au 1^{er} janvier 2012 il était diminué à un montant 466 707 927,82 EUR.

Les opérations suivantes ont eu lieu au cours de la période du 01/01/2013 –31/12/2013:

Situation au 01/01/2013 (en EUR)	390 012 059,92
Versement au 28/06/2013	243 488 000,00
Païement en 2013 à :	
Infrabel	-176 086 653,29
SNCB-Holding	-17 706 280,05
Païements en 2013 pour le compte de SPF M&T- service RER	-16 619,90
Redevance de gestion	-37 775,08
Frais bancaires	-2 781,24
Intérêts perçus	+355 236,30
Autres recettes	+62,70
TVA récupérée	+594,95
TVA à récupérer	-564,36
Précompte mobilier récupéré	+829,84
Précompte mobilier à récupérer	-15,63
Situation au 31/12/2013 (in EUR)	440 006 093,71

dont :

- en « commercial paper »	439 988 419,77
- en dépôt	0
- sur un compte courant	17 673,94

Ce Fonds RER prend fin en 2014. A partir de ce moment, les sociétés du Groupe SNCB devront payer les coûts supplémentaires liés au projet via la dotation d'investissement classique.

17. Andere tussenkomsten

B.A. 33 51 17 121122: Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen.

17. Autres interventions

A.B. 33 51 17 121122 : Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	179	1 241	479	406	390	337	323	Engagement
Vereffeningen	48	1 241	1 140	406	390	337	322	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 06/06/2008 (zie punt 2.4), wordt vanaf 2009 en de volgende jaren 70 000 EUR₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap van de NMBS-groep, hetzij in totaal 210 000 EUR₂₀₀₈, 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.

Sinds het moment van overdracht naar de werkingskredieten van de FOD wordt dit krediet op dezelfde manier behandeld als de andere werkingskredieten.

In 2013 werden twee overheidsopdrachten afgesloten op dit krediet, namelijk een studie, "formuleren van een voorstel voor de concrete toepassing van de Europese verordening nr. 1370/2007" en de studie "optimaliseren opvolging beheerscontracten".

In 2014 zal normaal een overheidsopdracht afgesloten worden, namelijk een studie over "spoorstatistieken voor het mobiliteitsbeleid".

Spoorvervoer : opvolging van de investeringen in de veiligheid

Op 19 juli en 19 december 2013 besliste de Ministerraad om over de periode 2014-2025 2,233 miljoen EUR₂₀₁₂, zijnde 1/1000 van de investeringskosten verbonden aan de veiligheidsinfrastructuur die onder het ETCS-fonds van het MIP hernomen worden te reserveren aan de opvolging van de investeringen in de veiligheid door een onafhankelijk consultantsbureau.

Om deze opdracht van de Ministerraad uit te voeren worden opdrachten in 2 fasen voorbereid. De eerste fase bestaat uit een studie van het masterplan ETCS door de externe consultant met het oog op het vinden van mogelijke optimalisaties in de planning en uitvoering van het plan. Daarenboven wordt ook in de nodige kennisoverdracht voorzien naar de FOD Mobiliteiten en Vervoer. Het resultaat van deze

Description / Base légale / Base réglementaire

Conformément à la décision du Conseil des Ministres du 06/06/2008 (point 2.4), depuis 2009 et pour les années suivantes, un montant de 70 000 EUR₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société du Groupe SNCB, soit un total de 210 000 EUR₂₀₀₈, 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.

Depuis le moment du transfert vers les frais de fonctionnement du SPF, ce crédit est traité de la même manière que les autres crédits de fonctionnement.

En 2013, deux marchés publics ont été signés sur ce crédit, à savoir une étude « l'élaboration d'une proposition pour l'application concrète du règlement européen n° 1370/2007 » et l'étude « Optimisation du suivi des contrats de gestion ».

En 2014, un marché public sera normalement conclu, à savoir une étude sur « les statistiques des chemins de fer pour la politique de mobilité ».

Transport rail : suivi des investissements en matière de sécurité

Le Conseil des Ministres a décidé le 19 juillet et le 19 décembre 2013 de réserver sur la période 2014-2025 2,233 millions EUR₂₀₁₂, c.à.d. 1/1000 du coût des investissements liés aux infrastructures reprises sous l'intitulé fonds ETCS du PPI, au suivi des investissements en matière de sécurité réalisé par un bureau de conseil indépendant.

Pour exécuter cette mission du Conseil des Ministres, des marchés publics sont en préparation. La première phase concerne une mission d'étude du masterplan ETCS par un bureau de conseil externe en vue de trouver des optimisations possibles dans la planification et l'exécution du plan. En plus, le transfert de connaissance vers le SPF Mobilité et Transports est prévu. Le résultat de cette étude sera utilisé pour la

opdracht zal worden gebruikt om de herziening van het meerjareninvesteringsplan tegen 2016 aan te sturen.

De eerste fase is geraamd op 1.055.000 EUR en zal worden vastgelegd in 2014.

Om het totale bedrag van het investeringsprogramma te respecteren, moeten de vastleggings- en vereffeningskredieten in hetzelfde jaar gecompenseerd worden op de dotatie. Gelet op de looptijd van de eerste fase, is 703 000 EUR van de vereffeningskredieten evenwel ingeschreven in de begroting 2015. Een krediet van 300 000 EUR wordt in 2015 gecompenseerd op de BA 33.51.11.51.11.52.

B.A. 33 51 17 354001: Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg te Bern.

révision du plan d'investissement pluriannuel vers 2016.

La première phase est estimée à 1.055.000 EUR et sera engagée en 2014.

Afin de respecter le montant total du programme d'investissement, les crédits d'engagement et de liquidation doivent être compensés sur la dotation dans la même année. Compte tenu de la durée de la première phase, une partie des 703 000 EUR des crédits de liquidation doivent être à nouveau inscrite au budget 2015. En 2015, un crédit de 300 000 EUR est prélevé sur l'AB 33.51.11.51.11.52.

A.B. 33 51 17 354001: Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer à Berne.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	51	62	60	60	60	60	60	Engagement
Vereffeningen	51	62	60	60	60	60	60	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke 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 Intergouvernementale 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 Intergouvernementale organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) – Artikel 18: financiering door de Lidstaten met voorschotten.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Bases juridiques :

- 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.

- Protocol van Vilnius (COTIF 1999) dat door België geratificeerd werd.

Na de ratificatie van COTIF 1999 bedraagt onze bijdrage 1,7 % van het totale budget van de OTIF.

Op het budget 2014 zal België 45.784,60 CHF (38 000 EUR) betalen als bijdrage.

18. HR Rail

B.A. 33 51 18 312201: Bijdrage tot dekking van kosten van NV van publiek recht HR Rail.

- Protocole de Vilnius (COTIF 1999) ratifié par la Belgique.

Suite à la ratification du COTIF 1999, notre contribution au budget total de l'OTIF se monte à 1,7 %.

Pour le budget 2014, la Belgique devra payer une contribution de 45.784,60 CHF (38 000 EUR).

18. HR Rail

A.B. 33 51 18 312201 : Contribution destinée à couvrir les coûts d'exploitation de la SA de droit public HR Rail.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	1 200	1 211	1 211	1 211	1 211	1 211	Engagement
Vereffeningen	-	1 200	1 211	1 211	1 211	1 211	1 211	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis

- artikel 52 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen;
- koninklijk besluit van 24 april 2014 houdende toekenning aan de naamloze vennootschap van publiek recht, « HR-Rail » van een toelage ten laste van de algemene uitgavenbegroting van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (gepubliceerd in Belgisch Staatsblad van 27 mei 2014).

Pro memorie

Vanaf 2014 is de huidige structuur van de NMBS-groep met NMBS, Infrabel en NMBS Holding gewijzigd. Er blijft enkel NMBS als spoorwegonderneming en Infrabel als infrastructuurbeheerder over. Hiernaast wordt de naamloze vennootschap van publiek recht HR Rail opgericht die zal instaan voor het personeel.

Een jaarlijkse toelage van 1.200.000 EUR wordt toegekend aan de naamloze vennootschap van publiek recht, « HR-Rail » tot dekking van de lasten die voor HR-Rail voortvloeien uit haar opdracht van openbare dienst, namelijk de organisatie van de sociale dialoog op het niveau van de Belgische Spoorwegen.

Hiervoor dient HR-Rail jaarlijks een activiteitenverslag over te maken aan de Minister die bevoegd is voor de Overheidsbedrijven en aan de FOD Mobiliteit en

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique

- article 52 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges ;
- arrêté royal de 24 avril 2014 portant octroi à la société anonyme de droit public « HR-Rail » d'une dotation à charge du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports (publié au Moniteur Belge de 27 mai 2014).

Pour mémoire

Depuis 2014, l'ancienne structure du groupe SNCB, avec la SNCB, Infrabel et la SNCB Holding, a été modifiée. La société anonyme de droit public HR Rail est responsable du personnel. Seules SNCB et Infrabel subsistent comme gestionnaire d'infrastructure. Ensuite, la société anonyme de droit public, HR Rail a été créée pour le personnel.

Une dotation annuelle de 1.200.000 EUR est attribuée à la société anonyme de droit public "HR-Rail" pour couvrir les charges qui incombent à HR-Rail dans sa mission de service public, à savoir l'organisation du dialogue social au niveau des Chemins de Fer Belges.

Pour cela, HR-Rail doit renvoyer un rapport d'activités annuellement au Ministre qui est compétent pour les Entreprises Publiques et au SPF Mobilité et Transport

Vervoer uiterlijk op 31 maart en voor de eerste keer in 2015.

De betaling gebeurt in drie schijven:

- 40% van de toelage wordt uiterlijk op 15 januari betaald;
- 40% van de toelage wordt uiterlijk op 15 april betaald;
- het saldo wordt betaald uiterlijk op 15 september.

In 2014 zijn de twee eerste schijven betaald in de maand die volgt op de goedkeuring van huidig besluit.

Indexatie:

Elk jaar op 1 januari, wordt het in artikel 1 bedoelde bedrag (het basisbedrag) aangepast aan de gezondheidsindex, basis 2004, volgens de volgende formule: het basisbedrag vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand december van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag zal worden aangepast.

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van december 2013.

au plus tard pour le 31 mars et pour la première fois en 2015.

Le paiement se fait en trois tranches :

- 40 % de la dotation sont payés pour le 15 janvier au plus tard ;
- 40 % de la dotation sont payés pour le 15 avril au plus tard ;
- le solde est payé pour le 15 septembre au plus tard.

En 2014, les deux premières tranches sont payées dans le mois qui suit la signature du présent arrêté.

Indexation :

Chaque année au 1er janvier, le montant visé à l'article 1^{er} (le montant de base), est adapté à l'indice santé, base 2004, selon la formule suivante : le montant de base multiplié par le nouvel indice et divisé par l'indice de départ.

Le nouvel indice est l'indice santé du mois de décembre de l'année précédant l'année dans laquelle le montant sera adapté.

L'indice de départ est l'indice santé de décembre 2013.

PROGRAMMA 7

DUURZAME MOBILITEIT

Nagestreefde doelstellingen door het programma:

De activiteiten gebeuren binnen het kader van hogervermelde missies en worden aangevuld door een aantal ondersteuningstaken.

Elk mobiliteitsbeleid steunt bovenal op kwaliteitsvolle statistieken (recent en betrouwbaar).

Het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid verzamelt enerzijds als "authentieke bron" veel statistische gegevens en anderzijds gegevens komende van de Gewesten om te beantwoorden aan de vraag van externe organisaties, zoals EUROSTAT, OESO, UNFCCC, enz.

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

PROGRAMME 7

MOBILITE DURABLE

Objectifs poursuivis par le programme :

Les activités ont lieu dans le cadre des missions précitées et sont complétées d'un certain nombre de tâches de support.

Toute politique de mobilité s'appuie avant tout sur des statistiques de qualité (récentes et pertinentes).

La DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire rassemble à la fois beaucoup de données statistiques en tant que « source authentique » mais aussi des données venant des Régions permettant de répondre aux demandes d'organisations externes comme EUROSTAT, OCDE, UNFCCC, etc.

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

vooruitzichten en simulaties inzake het resultaatgebied van mogelijke maatregelen toelaat;

- Opmaken van een reeks statistieken omtrent het wegtransport;
- Studies en enquêtes uitvoeren i.v.m. mobiliteit en vervoer in eigen beheer of door derden.

In het raam van de voornoemde activiteiten zal de directie Mobiliteit ook rekening houden met het genderaspect.

Aangewende middelen

B.A. 33 51 70 121101: Werkingskosten duurzame mobiliteit.

des prévisions et de la simulation d'effets de politiques ;

- L'établissement d'une série de statistiques relatives au transport routier ;
- La réalisation en propre ou par des tiers d'études et enquêtes relatives à la mobilité et aux transports.

Dans le cadre des activités susmentionnées, la Direction Mobilité tiendra compte de la dimension de genre.

Moyens mis en œuvre

A.B.33 51 70 121101: Frais de fonctionnement mobilité durable.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	62	214	200	203	84	111	108	Engagement
Vereffeningen	38	214	272	203	84	111	108	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

A. Studies en enquêtes i.v.m. mobiliteit en vervoer

Deze zijn noodzakelijk omdat :

- De laatste gegevens met betrekking tot allerhande verplaatsingen van de Belgen dateert van 2010. Ze zijn ondertussen al achterhaald aangezien de tendensen op gebied van de mobiliteit snel evolueren. De problematiek van de congestie zal belangrijker worden in de toekomst en zal duurder en duurder worden voor België op sociaal, economisch en ecologisch vlak.
- Ze zijn de basis om de wiskundige modellen van het Federaal Planbureau te voeden.
- De kruising van de statistische gegevens uitgevoerd door de Algemene Directie Statistiek, laat niet toe de afschaffing van de volkstelling te compenseren en relevante informatie met betrekking tot de mobiliteit aan te bieden.
- De gegevens laten de Directie Mobiliteit toe om zijn rol van waarnemer en raadgever op Belgisch, Europees en internationaal vlak te spelen.

Description / Base légale / Base réglementaire

A. Enquêtes et études relatives à la mobilité et aux transports

Ceci est nécessaires car :

- Les dernières données en matière de déplacements de toute sorte des belges datent de 2010. Elles sont déjà dépassées compte tenu de l'évolution rapide des tendances en matière de mobilité. La question de la congestion devient cruciale et risque de coûter cher à la Belgique en termes social, économique et environnemental ;
- Elles sont indispensables pour alimenter les modèles mathématiques du Bureau fédéral du Plan.
- Le croisement des fichiers statistiques effectué par la DGSIE ne permet pas de compenser la disparition des recensements et d'offrir des informations pertinentes ayant trait à la mobilité.
- Les données permettent à la Direction Mobilité de jouer son rôle d'observateur et de conseiller au niveau belge, européen et international.

B. Diagnose inzake het woon- werkverkeer

Wettelijke basis:

Programmawet van 8 april 2003 houdende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats.

Een enquête naar de mobiliteit van de werknemers is wettelijk verplicht om de 3 jaar. Deze enquête vereist belangrijke middelen waarover de Directie Mobiliteit onvoldoende beschikt. Externe ondersteuning is nodig voor de helpdesk die op de vragen van de ondernemingen bij de invoer van de gegevens een antwoord moet bieden. Folders en mailings met de nodige informatie moeten ook naar de ondernemingen worden gestuurd. Om de werklast voor de overheid en de bedrijven te verlichten zijn bij het verzamelen van de gegevens informatica toepassingen noodzakelijk. Verder moet de toegevoegde waarde van de enquête groot genoeg zijn rekening houdend met de geleverde inspanningen om deze gegevens te verzamelen. Dit vereist ook een budget (mobiliteitsstudies, sensibiliseren van de werkgevers, software voor geografische analyses, ...).

De vierde enquête is van start gegaan op 30 juni 2014. Werkgevers hebben de tijd tot begin 2015 om de enquête in te dienen.

Uitgaven verbonden aan de enquête woon-werkverkeer

Helpdesk woon-werkverkeer

In 2014 en 2015 moet men een aantal taken uitvoeren :

- Opmaak databestanden werkgevers/werknemers. Gegevensstromen op basis van RSZ data;
- Folders en mailings (+/-4000 brieven) met de nodige informatie werden naar de ondernemingen gestuurd;
- De eerste lijn helpdesk die op de vragen van de ondernemingen moet antwoorden is van start gegaan op 1 juli 2014.

Toegevoegde waarde van de enquête verhogen

- Thematische analyses :

De verzamelde gegevens vereisen echter een snellere en meer diepgaande exploitatie, wat een meerwaarde voor het beleid betekent.

Om (thematische) analyses te maken, heeft de Directie Mobiliteit daarom een beroep gedaan op externen. De doelstelling is om elke drie jaar een dergelijke analyse uit te voeren. De volgende is voorzien in 2016.

B. Diagnostic des déplacements domicile- travail

Base légale :

Loi-programme du 8 avril 2003 relatif à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

La réglementation susvisée impose de mener tous les 3 ans une enquête de mobilité des travailleurs. Elle nécessite des ressources importantes qui ne sont pas toutes disponibles dans la Direction Mobilité. Ainsi une assistance externe en matière de helpdesk est indispensable pour répondre aux questions des entreprises lors de l'encodage des données. De même la diffusion d'informations par le biais de folders ou de mailings à leur intention doit être assurée. Pour faciliter le travail de l'autorité publique et des entreprises, des applications informatiques sont nécessaires pour la collecte des données. La valeur ajoutée de l'enquête doit également être suffisamment grande, compte tenu des efforts nécessaires pour obtenir ces données. Ceci nécessite également du budget (études de mobilité, sensibilisation des employeurs, logiciel pour des analyses géographiques, ...).

La quatrième enquête a été lancée le 30 juin 2014. Les employeurs ont jusqu'à début 2015 pour introduire l'enquête.

Dépenses liées à l'enquête déplacements domicile-travail

Helpdesk déplacements domicile-travail

Une série de tâches doivent être effectuées en 2014 et 2015 :

- Constitution de bases de données employés/employeurs. Flux de données sur base des données ONSS ;
- Des dépliants et des courriers (+/- 4000 lettres) avec l'information nécessaire ont été envoyés aux entreprises ;
- Le helpdesk première ligne qui doit répondre aux questions des entreprises a démarré le 1er juillet 2014.

Augmenter la valeur ajoutée de l'enquête

- Analyses thématiques :

Les données recueillies nécessitent une exploitation plus rapide et plus approfondie, avec une valeur ajoutée pour la politique.

La Direction Mobilité a fait appel à des externes afin de réaliser des analyses (thématiques). L'objectif est d'effectuer cette analyse tous les trois ans. La prochaine est prévue en 2016.

- **Studie Sociaal overleg :**

De diagnostiek woon-werkverkeer levert niet alleen statistieken, maar is vooral ook een instrument dat werkgevers via het wettelijk verplicht sociaal overleg wil stimuleren om maatregelen te nemen ter bevordering van de duurzame mobiliteit. Een studie inzake de manier waarop dit sociaal overleg op het moment van de enquête binnen de ondernemingen gebeurt werd uitgesteld tot 2016.

Om de gegevens te verzamelen en de resultaten te exploiteren zijn nog andere informatica toepassingen noodzakelijk. Voor meer details zie B.A. 33. 21.02.12.11.04.

C. Opmaken van een reeks statistieken omtrent het wegtransport

Telling aan de grens :

Deze activiteit werd naar 2016 verschoven .

De laatste telling vond plaats in 2008. Een nieuwe telling is nodig om een idee te hebben van de evolutie van het vrachtverkeer aan de grenzen en de herkomst van de voertuigen.

Bovendien kan dit type van telling informatie verschaffen over het verkeer en de herkomst van autocars.

De FOD Mobiliteit en vervoer heeft niet de mensen om zelf deze tellingen uit te voeren maar kan in deze beroep doen op firma's met ervaring in de materie.

Vijfjaarlijkse tellingen van voertuigen :

Deze activiteit werd naar 2016 verschoven.

De infrastructuur die standaard gebruikt wordt voor de verkeerstellingen heeft onvoldoende mogelijkheden om een classificatie te maken per voertuigtype.

Vandaar dat er om de 5 jaar extra verkeerstellingen worden uitgevoerd waarbij wel degelijk een onderscheid wordt gemaakt per voertuigtype.

De vijfjaarlijkse tellingen gebeuren op initiatief van de FOD Mobiliteit & Vervoer in samenwerking met de gewesten. Het budget is voor het organiseren van verkeerstellingen met classificatie van voertuigtype op de gemeentewegen.

B.A. 33 51 70 121104: Werkingskosten ICT – duurzame mobiliteit.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft beslist om het beheer van de algemene informatica uitgaven te hergroeperen op de BA 21 02 121104 (centralisatie).

- **Etude concertation sociale :**

Le diagnostic domicile-travail ne fournit pas uniquement des statistiques, mais est aussi un instrument qui peut encourager, via la concertation sociale, les employeurs à prendre des mesures afin de promouvoir la mobilité durable. Une étude sur la manière dont se passe cette concertation sociale dans les entreprises au moment de l'enquête a été reportée à 2016.

Pour rassembler les données et exploiter les résultats, d'autres applications informatiques sont encore nécessaires. Pour plus de détails, voir l'A.B. 33. 21.02.12.11.04.

C. Réalisation d'une série de statistiques concernant le transport routier

Comptage à la frontière :

Cette activité a été reportée à 2016.

Le dernier comptage a eu lieu en 2008. Un nouveau comptage est nécessaire pour avoir une idée de l'évolution du trafic de fret aux frontières et la provenance des véhicules.

De plus, ce type de comptage peut nous fournir de l'information sur le trafic et la provenance des autocars.

Le SPF Mobilité et Transports ne dispose pas de ressource pour exécuter ces comptages mais devrait faire appel à des sociétés ayant une expérience en la matière.

Comptages quinquennaux :

Cette action a été reportée en 2016.

L'infrastructure normalement utilisée pour les comptages de trafic ne permet pas de réaliser une classification par type de véhicule.

Par conséquent, des comptages supplémentaires sont effectués tous les 5 ans grâce auxquels une distinction est faite par type de véhicule.

Les comptages quinquennaux se font à l'initiative du SPF Mobilité et Transports en collaboration avec les régions. Le budget est utilisé pour l'organisation de comptages avec classification du type de véhicule sur les routes communales.

A.B.33 51 70 121104 : Frais de fonctionnement TIC mobilité durable.

Description / Base légale / Base réglementaire

Le SPF Mobilité et Transports a décidé de regrouper la gestion des dépenses informatiques générales sur l'AB 21 02 121104 (centralisation).

PROGRAMMA 8
INTERMODALITEIT

Nagestreefde doelstellingen door het programma:

De activiteiten zijn gefocust op het coördineren van acties ter bevordering van de intermodaliteit.

Ook de acties ter ondersteuning van het gecombineerd en verspreid vervoer zowel op nationaal als op internationaal vlak aan de directie worden op de voet gevolgd.

Voor wat de transportorganisatoren betreft wordt de toegang tot het beroep van tussenpersonen in het vervoer (vervoerscommissienair en makelaar) gereguleerd en gecontroleerd en worden ondermeer de vergunningen en attesten van vakbekwaamheid uitgereikt.

Aangewende middelen

BA 33 51 80 312201: Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer (Cfr. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting).

PROGRAMME 8
INTERMODALITE

Objectifs poursuivis par le programme :

Les activités sont centrées sur la coordination des actions favorisant l'intermodalité.

La Direction coordonne également les actions menées en faveur du transport combiné et trafic diffus au niveau national et international.

-

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

Moyens mis en œuvre

A.B 33 51 80 312201: Promotion du transport combiné de marchandises (Cfr. art. 2.33.3 Budget général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	3 904	4 500	0	0	0	0	0	Engagement
Vereffeningen	6 939	3 672	900	0	0	0	0	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Wettelijke basis

- Koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 (in uitvoering van de artikelen 22-23 van de programmawet van 22 december 2008);
- Wet van 27 december 2013 houdende diverse bepalingen m.b.t. de steun aan het gecombineerd en verspreid spoorvervoer voor de periode van 1 januari 2013 tot 28 februari 2013;

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Base juridique :

- Arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 (en application des articles 22-23 de la Loi-programme du 22 décembre 2008) ;
- Loi du 27 décembre 2013 portant des dispositions diverses urgentes concernant l'aide au transport combiné et trafic diffus pour la période du 1er janvier 2013 au 28 février 2013 ;

- Wet van 15 mei 2014 houdende bepalingen betreffende de mobiliteit.

In de meeste Europese landen kan het gecombineerd vervoer rekenen op steun van de overheid en in het bijzonder voor afstanden van minder dan 300 km omdat door de overslagkosten de kosten hoger zijn dan de markttarieven. Sinds 2005 geniet het gecombineerd vervoer per spoor in België van een financiële steun goedgekeurd door de Europese Commissie. Deze regeling eindigde op 31 december 2012.

Deze steun vond zijn oorsprong in het feit dat er een reëel risico was op de volledige verdwijning van dit aanbod.

Er werd beslist de steunregeling verder te zetten daar de steunregeling stopzetten een groot aantal ITE (intermodale transport eenheden) zou doen terugvloeien naar het wegvervoer.

Het beschikbare budget wordt gebruikt om :

- de binnenlandse en tussenhavenlijke relaties te consolideren en hen door toepassing van degressieve tegemoetkoming toe te laten geleidelijk onafhankelijk te worden van overheidssteun ;
- de opstart van nieuwe internationale verbindingen te steunen.

De regering heeft op 19 december 2013 besloten om de subsidie aan het gecombineerd vervoer (enkel voor de binnenlandse relaties) met 1 jaar te verlengen, namelijk van 1 januari 2014 tot 31 december 2014.

Het voorziene bedrag van 4 500 000 EUR is gebaseerd op een driemaandelijkse steun van 1 125 000 EUR. Het volledige bedrag van 4 500 000 EUR zal in 2014 worden vastgelegd waarvan maximum 3 375 000 EUR in 2014 zal worden uitbetaald, en 1 125 000 EUR in 2015 omdat de betalingen per kwartaal worden uitgevoerd, waardoor een kwart van het bedrag systematisch het volgende jaar wordt uitbetaald.

BA 33 51 80 312202: Steun aan het verspreid vervoer.

- Loi du 15 mai 2014 portant des dispositions concernant la mobilité.

Dans la plupart des pays Européens, le transport combiné peut compter sur le soutien des autorités, et en particulier pour les distances de moins de 300 km vu que compte tenu des coûts liés au transbordement, les coûts sont plus hauts que les tarifs du marché. Depuis 2005, le transport combiné par rail bénéficie en Belgique d'une aide financière approuvée par la Commission Européenne. Ce régime prenait fin le 31 décembre 2012.

Ce soutien avait trouvé son origine dans le fait qu'un risque réel existait de voir la disparition complète de cette offre.

Il a été décidé de poursuivre le régime d'aide étant donné que l'arrêt du régime d'aide aurait reporté un grand nombre d'UTI (unité de transport intermodal) vers les transports routiers.

Le budget disponible est utilisé pour :

- consolider les relations intérieures et interportuaires, et permettre, en appliquant de l'aide financière dégressive, que celles-ci deviennent indépendantes de l'aide publique ;
- soutenir la mise en marche des nouvelles liaisons internationales.

Le Gouvernement a décidé le 19 décembre 2013 de prolonger le subside au transport combiné (seulement pour les relations intérieures) d'un an en 2014, à savoir du 1^{er} janvier 2014 au 31 décembre 2014.

Le montant prévu de 4 500 000 EUR est basé sur un soutien trimestriel de 1 125 000 EUR. Le montant complet de 4 500 000 EUR sera engagé en 2014, dont maximum 3 375 000 EUR seront liquidés en 2014, et 1 125 000 EUR en 2015 parce que les paiements sont effectués par trimestre, ce qui explique qu'un quart du montant est systématiquement liquidé l'année suivante.

AB 33 51 80 312202 : Soutien au trafic diffus.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	7 477	10 500	0	0	0	0	0	Engagement
Vereffeningen	7 477	7 875	2 100	0	0	0	0	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

De regering heeft op 19 december 2013 besloten om de subsidie aan het verspreid vervoer met 1 jaar te verlengen, namelijk van 1 januari 2014 tot 31 december 2014.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Le Gouvernement a décidé le 19 décembre 2013 de prolonger le subside au trafic diffus d'un an en 2014, à savoir du 1^{er} janvier 2014 jusqu'au 31 décembre 2014.

Het voorziene bedrag van 10 500 000 EUR is gebaseerd op een driemaandelijke steun van 2 625 000 EUR. Het volledige bedrag van 10 500 000 EUR zal in 2014 worden vastgelegd waarvan maximum 7 875 000 EUR in 2014 zal worden uitbetaald, en 2 625 000 EUR in 2015 omdat de betalingen per kwartaal worden uitgevoerd, waardoor een kwart van het bedrag systematisch het volgende jaar wordt uitbetaald.

Le montant prévu de 10 500 000 EUR est basé sur un soutien trimestriel de 2 625 000 EUR. Le montant complet de 10 500 000 EUR sera engagé en 2014, dont maximum 7 875 000 EUR seront liquidé en 2014, et 2 625 000 EUR en 2015 parce que les paiements sont effectués par trimestre, ce qui explique qu'un quart du montant est systématiquement liquidé l'année suivante.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING : 52****DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART*****Toegewezen opdrachten***

Het streefdoel van het Directoraat-generaal luchtvaart (DGLV) is een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid en -beveiliging en dit voor alle onderdelen van de luchtvaartketen. Het DGLV ijvert tevens voor een duurzame luchtvaart en zal vanuit diens competenties de economische versterking van de Belgische luchtvaartsector ondersteunen.

Het DGLV wil dan ook een effectieve en efficiënte organisatie zijn waar medewerkers permanent werken aan de ontwikkeling van hun expertise en vaardigheden om optimaal invulling te kunnen geven aan in- en externe werkrelaties.

Het DGLV wil een veilig, efficiënt en duurzaam luchtvaartsysteem van, naar en in België ten behoeve van de verdere economische ontwikkeling waarborgen en bevorderen.

Het realiseren van deze opdracht vindt plaats binnen zowel de huidige economische crisis als binnen een turbulent internationaal kader waar de organisatie van "aviation governance" erg complex is geworden. Nadat er decennia lang op een informele wijze is samengewerkt tussen de verschillende luchtvaartautoriteiten op basis van verantwoordelijkheden vastgelegd in de verdragen van Chicago, zullen als gevolg van recente en toekomstige Europese regelgeving (bijvoorbeeld de regelgeving met betrekking tot "Single Sky" of de uitbreiding van taken van het Europese veiligheidsagentschap EASA (European Aviation Safety Agency), de marktcompetenties van EU en de werking van EASA opnieuw bekeken moeten worden hoe we binnen Europa de luchtvaartsector willen reguleren en beheren. Op toezichthoudend vlak zal het DGLV zich steeds meer dienen te organiseren als een "buitendienst", inzonderheid op het vlak van het toezicht, van de internationale organisaties. Daarbij zal het DGLV evenwel de nodige inspanningen doen teneinde op regelgevend vlak de nodige invloeden uit te oefenen ter verdediging van de Belgische belangen.

De groei van sommige sectoren zal nieuwe specifieke competenties van het DGLV vergen. Deze ontwikkelingen kondigen een ware revolutie aan binnen de luchtvaartsector zowel op het vlak van

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 52****DIRECTION GENERALE TRANSPORT AERIEN*****Missions assignées***

L'objectif de la Direction générale Transport aérien (DGTA) est d'améliorer continuellement la sécurité et sûreté aérienne, et ce pour l'ensemble des maillons de la chaîne aéronautique. La DGTA s'attache également à promouvoir une aviation durable et utilisera pleinement les compétences qui sont les siennes pour soutenir le renforcement économique du secteur aéronautique belge.

Aussi, la DGTA entend être une organisation efficace où les collaborateurs s'évertuent en permanence à développer leur expertise et compétences afin de pouvoir donner un contenu optimal aux relations de travail internes et externes.

La DGTA veut garantir et promouvoir un système aéronautique sûr, efficace et durable depuis, vers et en Belgique pour soutenir le développement économique futur.

Cette mission doit toutefois être menée à bien dans une période de crise économique et dans un contexte international agité où l'organisation de l'aviation governance est devenue très complexe. Après avoir connu durant des décennies une collaboration informelle entre les différentes autorités aéronautiques sur la base des responsabilités arrêtées dans les conventions de Chicago, il s'agira de réexaminer comment nous entendons réguler et gérer les compétences de marché de l'UE et le fonctionnement de l'EASA (European Aviation Safety Agency/Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)) suite aux réglementations européennes récentes et futures (par exemple la réglementation relative au "Single Sky" ou l'extension des tâches de l'agence européenne de la sécurité aérienne EASA). Sur le plan de la surveillance, la DGTA devra de plus en plus s'organiser comme un "service extérieur" des organisations internationales. La DGTA devra toutefois s'efforcer d'exercer les influences nécessaires sur le plan réglementaire afin de défendre les intérêts belges.

La croissance de certains secteurs nécessitera de nouvelles compétences spécifiques de la DGTA. Ces développements sont annonciateurs d'une véritable révolution dans le secteur aéronautique tant sur le

veiligheid, beveiliging, economie, milieu als op het vlak van het beheer van het luchtruim.

Het DGLV zal nationaal en internationaal dan ook focussen op:

- Een hoog niveau van veiligheid van het luchtverkeer en veiligheid op de luchthavens;
- Een zo duurzaam mogelijke luchtvaart bevorderen op het gebied van geluid (m.b.t. Luchthaven Brussel-Nationaal) en emissies;
- Een efficiënt beveiligingsniveau van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen;
- Een probleemloze, veilige en efficiënte vluchtafwikkeling via het Belgische luchtruim;
- Een kwalitatief hoogwaardige luchtverkeersleiding (civiel én militair);
- Een versterking van de internationale positie van Luchthaven Brussel-Nationaal vanwege het belang voor de economische ontwikkeling van België;
- Een verdere uitbouw van verbindingen zowel Europees als intercontinentaal;
- Een concurrerend kostenniveau wat betreft overheidsmaatregelen en heffingen voor overheidsdiensten met aandacht voor het "Level Playing Field";
- Een goed functionerende luchtvaartmarkt (luchtvaartmaatschappijen, productie- en onderhoudsmaatschappijen, luchthavens, toeleveringsbedrijven etc.) met eerlijke regels zonder misbruik van machtsposities;
- Een snelle, efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening met handhaving van de (inter)nationale vereisten.
- Het opstarten van partnerships met derdewereldlanden, zowel op vlak van veiligheid als op vlak van beveiliging.

Om bovenstaande beleidsaccenten te realiseren moet het DGLV zowel op nationaal, Europees als op internationaal vlak een actieve rol kunnen spelen. De eigenheid van de Belgische luchtvaart – Luchthaven Brussel-Nationaal, sterke luchthavens binnen de gewesten, omvangrijke recreatieve luchtvaart, kwaliteitsvolle onderhoudsbedrijven en opleidingsscholen, kwetsbare "homecarriers", die meestal deel uitmaken van internationale allianties, zowel op het vlak van passagiersvervoer, vrachtvervoer als op het vlak van "business aviation" – dient in relatie tot de grote concurrerende luchtvaartlanden ten minste te worden behouden en dient in de internationale wet - en regelgeving te worden verankerd teneinde de Belgische (economische) positie zowel nationaal als internationaal te versterken.

Omgevingsevoluties

Luchtvaart is in tegenstelling tot de andere vervoersmodaliteiten een sterk gereguleerde

plan de la sécurité, de la sûreté, de l'économie et de l'environnement que dans le domaine de la gestion de l'espace aérien.

Par conséquent, la DGTA se concentrera au niveau national comme à l'échelle internationale sur:

- Un niveau élevé de sécurité de la circulation aérienne et de la sécurité aéroportuaire ;
- La promotion d'une aviation aussi durable que possible en matière de nuisances sonores (pour Aéroport Bruxelles-National) et d'émissions;
- Un niveau de sûreté efficace pour les aéroports et les compagnies aériennes ;
- Une gestion fluide, sûre et efficace des vols passant par l'espace aérien belge;
- Un contrôle aérien (civil et militaire) de haute qualité;
- Un renforcement de la position internationale de Aéroport Bruxelles-National, compte tenu de l'importance de ce facteur pour le développement économique de la Belgique;
- Le développement des connexions européennes et intercontinentales;
- Un niveau de coûts compétitif en ce qui concerne les mesures des pouvoirs publics, et les redevances pour les services publics, en tenant compte du "Level Playing Field";
- Un marché aéronautique bien rôdé (compagnies aériennes, entreprises de production et de maintenance, aéroports, sociétés de sous-traitance etc.) avec des règles justes, sans abus de position dominante ;
- Un service rapide, efficace et convivial, en accord avec les exigences (inter)nationales;
- Le lancement de partenariats avec des pays du tiers monde, tant sur le plan de la sécurité que sur le plan de la sûreté.

Pour la mise en œuvre des points stratégiques susmentionnés, la DGTA doit pouvoir jouer un rôle actif sur les plans national, européen et international. La spécificité du secteur aéronautique belge (Aéroport Bruxelles-National, des aéroports forts dans les Régions, une aviation de plaisance importante, des sociétés de maintenance et des écoles de formation de qualité, des "homecarriers" fragiles qui font généralement partie d'alliances internationales, tant en transport de passagers qu'en fret et en "business aviation") doit au minimum être maintenue face à la concurrence des grandes puissances aéronautiques, et être ancrée dans la législation et la réglementation internationales afin de consolider la position (économique) belge sur le plan national et international.

Evolutions contextuelles

Contrairement aux autres modes de transport, le transport aérien est fortement régulé, tant sur le plan

transportsector, zowel op wereld- als op Europees niveau. De luchtvaart is op wereldniveau nog steeds niet geliberaliseerd. Wel is vliegen binnen Europa voor Europese luchtvaartmaatschappijen geheel vrij. Europese lidstaten moeten met landen buiten Europa nog aparte bilaterale afspraken maken over landingsrechten.

Verschillende internationale overeenkomsten (multilaterale overeenkomsten) werden door de EU en derde landen (VS, Canada, Marokko) getekend of zullen binnenkort beëindigd worden (Euromed, Oekraïne, Brazilië, enz.). Deze overeenkomsten zorgen voor commerciële ontwikkeling van de Belgische luchtvaartmaatschappijen en van onze luchthavens.

Deze nieuwe overeenkomsten laten onze bedrijven ook toe zich in commerciële netwerken of allianties te integreren die hen een betere samenwerking mogelijk maakt en laat Luchthaven Brussel-Nationaal om haar activiteiten uit te breiden als een secundaire hub.

Veiligheid

Op veiligheidsgebied moet ieder land voldoen aan de veiligheidseisen zoals ze zijn vastgesteld door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (International Civil Aviation Organization). Onlangs zijn de veiligheidseisen nog verder aangescherpt en moet bijvoorbeeld iedere nationale luchtvaartautoriteit een nationaal veiligheidsplan maken en heeft een « Safety management System » moeten invoeren. Dit plan is vandaag van toepassing maar zijn follow-up en zijn update vraagt een permanente aandacht. In Europa is het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) verantwoordelijk voor de veiligheid op een aantal terreinen. De opdracht van EASA, de operationele arm van de Europese Commissie, is ervoor te zorgen dat de burgerluchtvaart in Europa een zo hoog mogelijk veiligheid- en milieubeschermingsniveau heeft. De Commissie waakt, via het EASA, over de uniforme toepassing van de normen door middel van conformiteitsinspecties in de lidstaten van de Unie. Het EASA heeft van de lidstaten de bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor type-certificering gekregen en verzorgt ook de goedkeuring van de conceptiebedrijven (de luchtvaart-industrie kan zo genieten van gemeenschappelijke specificaties en een enkel loket). In het kader van het « Single Sky Package 2 », werden de domeinen van de luchtvaartnavigatie-diensten en de luchthavens toegevoegd aan de toepassingsdomeinen van EASA.

Een aantal nieuwe Europese regelgevingen werden in april 2013 ingevoerd. Het DGLV had een overgangperiode van een jaar om de procedures en werkwijzen af te stemmen om aan de nieuwe

mondial qu'européen. Le transport aérien n'est toujours pas libéralisé au niveau mondial, mais la libéralisation est totale en Europe pour les compagnies aériennes européennes. Les Etats Membres de l'UE doivent encore conclure des accords bilatéraux distincts sur les droits de trafic avec les pays situés hors Europe.

Différents accords internationaux (accords multilatéraux) ont été signés par l'UE et des pays tiers (USA, Canada, Maroc) ou sont en passe d'être finalisés (Euromed, Ukraine, Brésil, etc.). Ces accords permettent un développement commercial pour les transporteurs aériens belges et pour nos aéroports.

Ces nouveaux accords permettent également à nos compagnies de s'intégrer dans des réseaux commerciaux ou alliances ce qui leur permet une plus grande collaboration et permet à l'aéroport Aéroport Bruxelles-National d'élargir son exploitation en tant que Hub secondaire.

Sécurité

Sur le plan de la sécurité, chaque pays doit satisfaire aux normes de sécurité telles que fixées par l'organisation aéronautique des Nations Unies (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) OACI. Récemment, ces normes de sécurité ont encore été renforcées. Ainsi, toutes les autorités aéronautiques nationales sont tenues d'établir un plan national de sécurité, et le secteur aéronautique belge a dû introduire un « Safety management System ». Ce plan est aujourd'hui d'application mais son suivi et sa mise à jour régulière implique une attention permanente. En Europe, l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne) est responsable de la sécurité dans un certain nombre de domaines. La mission de l'EASA, bras opérationnel de la Commission, est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile en Europe. La commission veille, via l'EASA, à l'application uniforme des normes au moyen d'inspections de normalisation dans les Etats Membres de l'Union. L'EASA a reçu des Etats Membres la compétence et la responsabilité pour la certification de type et assure également l'agrément des organisations de conception des produits aéronautiques (le secteur aéronautique bénéficie ainsi de spécifications communes et d'un guichet unique). Dans le cadre du « Single Sky Package 2 », les domaines des services de navigation aérienne et des aéroports ont été ajoutés au champ de compétences de l'EASA.

Une série de nouveaux règlements européens sont entrés en vigueur en avril 2013. La DGTA avait une période transitoire d'un an pour mettre en adéquation ses procédures et méthodes de travail afin de

Europese regelgeving te voldoen. Bovendien, als administratie dient het DGLV de doelgroep te informeren en te ondersteunen, voor wie deze nieuwe regelgeving zal gelden (vergunningen, opleidingsscholen, luchtvaartmaatschappijen, ...).

De andere domeinen van luchtwaardigheid (luchtvaart-fabricage, individuele luchtvaartuigcertificaten, continu onderhoud en vorming, en vergunningen van het personeel in kwestie) worden door de nationale administraties behandeld, overeenkomstig ge-meenschappelijke in plaats van nationale reglementen. Deze reglementen bepalen niet alleen de plichten van de burgers, maar ook de plichten en nodige middelen van de nationale administraties. De Commissie zal, via het EASA, waken over de correcte toepassing van de reglementen. Indien de vereiste norm niet wordt bereikt, zou het gebrek aan erkenning van het DGLV uiterst negatieve en onmiddellijke gevolgen hebben voor de Belgische industrie en dus ook voor de werkgelegenheid in België.

Luchtruim

Sinds 2004 heeft de Europese Unie ook bevoegdheden op het gebied van luchtruim en kan zij nadere regels stellen ten aanzien van het beheer en gebruik van het luchtruim. Als gevolg van de regelgeving en de aanneming van het SES II pakket, verordening (EG) Nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009, zijn de verhoudingen tussen de Staten en hun luchtverkeersleidingorganisaties, tussen de Staten en de Europese Commissie, tussen de luchtverkeersleidingorganisaties en de Europese organisatie Eurocontrol, sterk aan verandering onderhevig.

Deze voorschriften leggen een dergelijke splitsing tussen de regelaar, de controller en de provider. Het vereist ook de sluiting van overeenkomsten tussen de lidstaten voor de oprichting van functionele luchtruimblokken (Functional Airspace Blocks - FAB's) voor 2013. Het Verdrag FABEC (FAB Centraal-Europa) is ondertekend op 2 december 2010, na lange onderhandelingen, door Duitsland, Nederland, Luxemburg, Frankrijk, Zwitserland en België om de FAB Centraal-Europa te creëren, wiens organen in 2011 voorlopig vastgesteld werden, in afwachting van zijn formele inwerkingtreding.

Het DGLV is actief betrokken bij FABEC commissies en werkgroepen.

Europese Unie

Naast voornoemde punten is de Europese Commissie actief om Europese regelgeving te maken op onder andere luchthaventarieven, luchthavencapaciteit,

respecter ces nouveaux règlements européens. De plus, en tant qu'administration, la DGTA se doit d'informer et soutenir le public cible auxquels s'appliqueront ces nouveaux règlements (licences, écoles de formation, compagnies aériennes, ...).

Les autres domaines de la navigabilité (fabrications & productions aéronautiques, certificats individuels des aéronefs, maintenance continue & formation et licences du personnel en question) sont traités par les administrations nationales, en application non plus de règlements nationaux, mais de règlements communs. Ces règlements fixent non seulement les devoirs des administrés, mais aussi les devoirs et les moyens nécessaires des administrations nationales. La Commission surveillera, via l'EASA, la bonne application des règlements. Si la norme requise n'était pas atteinte, l'absence d'agrément de la DGTA aurait des effets immédiats extrêmement négatifs pour l'industrie belge et donc pour l'emploi en Belgique.

Espace aérien

Depuis 2004, l'Union Européenne a aussi des compétences en matière d'espace aérien, et peut donc édicter des règles plus précises pour la gestion et l'utilisation de l'espace aérien. Suite à la réglementation et à l'adoption du Paquet SES II, Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, les relations entre les Etats et leurs organismes de contrôle aérien, entre les Etats et la Commission européenne, entre les organismes de contrôle aérien et l'organisation européenne Eurocontrol sont soumis à de profondes modifications.

Cette réglementation impose notamment une scission entre l'instance de réglementation, le contrôleur et le prestataire. Elle requiert également la conclusion d'accords entre les Etats membres en vue de la création de blocs d'espace aérien fonctionnels (Functional Airspace Blocks – FAB's) pour 2013. Le traité FABEC (FAB Europe central) a ainsi été signé le 2 décembre 2010 après de longues négociations par l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, la Suisse et la Belgique dans le but de créer le FAB Europe Central, dont les organes ont été provisoirement mis en place dès 2011 dans l'attente de la finalisation de son entrée en vigueur formelle. La DGTA est activement impliquée dans les comités et groupes de travaux FABEC.

Union européenne

Outre les points susnommés, la Commission Européenne travaille à l'élaboration d'une réglementation européenne dans les domaines des

invoering van een emissie trading systeem, verplichtingen op het gebied van geluid etc.

Tevens is Europa actief om de productie van "milieuvriendelijke" vliegtuigen te stimuleren via een investeringsprogramma en heeft ze een enorm onderzoeksprogramma opgestart met de industrie op het gebied van het ontwikkelen en standaardiseren van luchtverkeersleiding in Europa. Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid aansluiting verkrijgen bij deze ontwikkelingen.

Beveiliging

Sinds 11 september 2001 heeft de Europese Commissie vergaande bevoegdheden op het gebied van beveiliging ("security"). De Commissie is ook de gesprekspartner met de Verenigde Staten over samenwerking op beveiligingsgebied. De Verenigde Staten schroeven de beveiligingseisen steeds hoger op en het is voor België belangrijk om te participeren in de Europese overlegstructuren inzake beveiliging om de redelijkheid van de te nemen maatregelen te bepleiten. In maart 2010 is een nieuwe Europese regelgeving luchtvaartbeveiliging van kracht geworden. Dat zal een sterke impact hebben op de luchtvaartmaatschappijen.

ECAC (European Civil Aviation Conference)

De ECAC is een internationale gouvernementele doch consultatieve (werkend met aanbevelingen).

De lidstaten worden namelijk vertegenwoordigd door de directeurs-generaal en door andere leden van de luchtvaartoverheden die in de ECAC-werkgroepen participeren. Het is een laboratorium en broedkamer, dat input geeft over actuele onderwerpen (Single European Sky, Security) aan belangrijke medespelers (EU, USA, ICAO) en problemen aankaart die van belang zijn voor alle ECAC-lidstaten, voor EU-lidstaten en voor staten die geen deel van EU uitmaken.

ICAO (International Civil Aviation Organization)

De VN-organisatie ICAO steunt nog altijd uitsluitend op zijn Lidstaten. Zo heeft de EU geen rechtstreekse toegang tot ICAO en is bijgevolg nog geen lid van deze organisatie. Indirecte toegang is echter mogelijk via coördinatie voor en tijdens vergaderingen. België is via het samenwerkingsverband ABIS (Oostenrijk, Zwitserland, Ierland, Luxemburg, Nederland, Portugal en België) vertegenwoordigd in de Raad van ICAO en de "Air Navigation Commission". België opteert gezien het resultaat van de ICAO-audits van het Belgische

redevances aéroportuaires, de la capacité aéroportuaire, d'un système d'échange de quotas d'émissions, d'obligations en termes de nuisances sonores, etc.

L'Europe s'efforce aussi de stimuler la production d'avions "écologiques" par un plan d'investissement, et a lancé un très important programme de recherche avec l'industrie sur le développement et la standardisation du contrôle aérien en Europe. Il importe que tant les entreprises belges que les autorités soient impliquées dans ces développements.

Sûreté

Depuis le 11 septembre 2001, la Commission Européenne a des compétences importantes sur le plan de la sûreté ("security"). La Commission est aussi l'interlocuteur des Etats-Unis sur la collaboration en matière de sûreté. Les Etats-Unis renforcent sans cesse leurs exigences dans ce domaine et il est important que la Belgique prenne part aux structures européennes de concertation sur la sûreté et qu'elle y plaide pour que ces mesures restent raisonnables. En mars 2010, une nouvelle réglementation européenne en matière de sûreté aérienne est entrée en vigueur. Ceci a naturellement un impact considérable sur les compagnies aériennes.

CEAC (Conférence Européenne de l'Aviation Civile)

La CEAC est une organisation internationale gouvernementale, mais consultative (procédant par recommandations).

Les Etats Membres sont représentés par leurs directeurs généraux et par d'autres membres d'autorités aéronautiques qui participent aux groupes de travail CEAC. C'est un véritable laboratoire, un espace de réflexion qui donne un input sur des thèmes d'actualité (Single European Sky, Security) à des acteurs importants (UE, USA, OACI) et qui aborde des problèmes importants pour tous les Etats Membres de la CEAC : les Etats Membres de l'UE comme les états qui ne font pas partie de l'UE.

OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale)

L'OACI, qui est une organisation émanant des Nations-Unies, repose toujours exclusivement sur ses Etats Membres. Ainsi, l'UE n'a pas d'accès direct à l'OACI et n'est donc pas membre de cette organisation. Mais un accès indirect est possible par le biais de la coordination avant et au cours des assemblées. Par l'accord de coopération ABIS (Autriche, Suisse, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal et Belgique), la Belgique est représentée au Conseil de l'OACI et dans l'"Air Navigation

systeem voor implementatie van het reeds verplichte en geleidelijk pro-actief werken, eerder dan in panels voluit mee te werken aan nieuwe ontwikkelingen. In verband met dit laatste is de ANC kennelijk aan een opmars bezig, zo getuigen de ABIS-rapporten. Het is dus aangewezen het instrument van inzicht en invloed dat ABIS ons verschaft gedegen te gebruiken en nieuwe prioriteiten te stellen voor de deelname van België in de ICAO -werkgroepen.

Het DGLV, met als hoofd de Directeur-generaal en de Adjunct Directeur-generaal, is onderverdeeld als volgt:

- 4 Directies: Techniek (TEC), Operaties (OPS), Luchtruim, Luchthavens en Toezicht (AAS) en Vergunningen (LIC) ;
- 2 Diensten Inspectie: Luchtvaartinspectie Veiligheid (SAF) en Dienst Luchtvaartbeveiliging (SEC) ;
- 4 Cellen: Personeel en Organisatie (S-P&O), Beheersysteem (S-MAS), Strategische Cel (S-POL) en Juridische Zaken (S-LEG).

Commission". Vu le résultat des audits de l'OACI sur le système belge, la Belgique se limite à implémenter ce qui est déjà obligatoire et à procéder peu à peu de manière proactive, sans pouvoir collaborer pleinement à de nouveaux développements dans les panels. A cet égard, l'ANC semble dessiner une avancée, comme en témoignent les rapports ABIS. Il est donc indiqué de mettre à profit l'outil de compréhension et d'influence que nous offre ABIS, et de fixer de nouvelles priorités pour la participation de la Belgique aux groupes de travail OACI.

La DGTA, avec à sa tête le Directeur Général et le Directeur Général Adjoint, est structurée comme suit:

- 4 Directions : Technique (TEC), Opérations (OPS), Espace aérien, aéroports et supervision (AAS) et Licences (LIC) ;
- 2 Services d'Inspection : Inspection aéronautique de Sécurité (SAF) et Service Sûreté aéronautique (SEC) ;
- 4 Cellules : Personnel et Organisation (S-P&O), Système de Gestion (S-MAS), Cellule Stratégique (S-POL) et Affaires Juridiques (S-LEG).

PROGRAMMA 0

BESTAANSMIDDELEN

Nagestreefde doelstellingen door het programma:

Naast de hieronder opgesomde kernactiviteiten heeft iedere directie eveneens een belangrijke rol te vervullen op het vlak van beleidsvoorbereiding zoals het opstellen van reglementeringen en procedures, het bijwonen van vergaderingen en werkgroepen, intern overleg enz... Deze activiteiten zijn niet onmiddellijk herkenbaar in de operationele doelstellingen maar vormen wel een essentieel onderdeel van het werk.

Directie Techniek (TEC)

De Directie TEC 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.

PROGRAMME 0

MOYENS DE SUBSISTANCE

Objectifs poursuivis par le programme :

Outre les activités de base énumérées ci-dessous, chaque direction a également un rôle important à jouer sur le plan de la préparation politique: écrire des réglementations et des procédures, participer à des réunions et à des groupes de travail, concertation interne etc... Ces activités ne sont pas directement reconnaissables dans les objectifs opérationnels, mais constituent pourtant une partie essentielle du travail.

Direction Technique (TEC)

La Direction TEC 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.

Deze Directie heeft als missie het verzekeren van een hoog en uniform niveau van bescherming van de burgers voor die domeinen die binnen haar verantwoordelijkheid vallen voor wat betreft de burgerluchtvaart. Daartoe stelt ze veiligheidsregels op en waakt ze erover dat de producten, personen en organisaties in België voldoen aan deze regels.

Deze Directie 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 ze samen met alle professionelen in de luchtvaart, zowel nationaal als internationaal.

Op nationaal vlak zijn de partners: natuurlijke en rechtspersonen, luchtvaartmaatschappijen, productiebedrijven van luchtvaartonderdelen, onderhouds- en reparatiebedrijven van luchtvaartuigen en onderdelen, luchtvaartfederaties en –verenigingen. Op internationaal vlak zijn de medespelers de internationale organisaties zoals: ICAO, ECAC, EU, EASA, JAA (Joint Aviation Authorities), FAA (Federal Aviation Administration), 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 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.

De hierboven beschreven belangrijke uitdagingen impliceren, met name voor de directie, de rekrutering en de handhaving van gekwalificeerd en ervaren personeel in overeenstemming met de eisen van de Europese regelgeving.

Dienst Bedrijfserkenningen (T-COM)

Basisactiviteiten

De dienst Bedrijfserkenningen levert de erkenningen aan productie-, beheer van permanente luchtwaardigheid- en onderhoudsorganismen af conform de EASA en nationale regelgeving. T-COM levert ook technische adviezen aan de directie operaties voor wat betreft de operationele gebruiksvermeldingen "CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-

Cette direction a pour mission d'assurer un niveau élevé et uniforme de protection des citoyens dans les domaines de l'aviation civile relevant de sa responsabilité. A cet effet, elle établit des règles de sécurité et veille à ce que les produits, personnes et organisations satisfassent à ces règles en Belgique.

Cette Direction 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, elle 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 (Joint Aviation Authorities), FAA (Federal Aviation Administration), 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.

Les défis importants décrits ci-dessus impliquent, notamment pour la Direction, le recrutement et le maintien d'un personnel qualifié et expérimenté en conformité avec les exigences des règlements européens mentionnés dans le présent document.

Service Agréation des entreprises (T-COM)

Activités de base

Le service Agréation des entreprises délivre les agréments pour des organismes de production et de gestion du maintien de la navigabilité conformément à la réglementation de l'EASA et à la réglementation nationale. T-COM fournit aussi des avis techniques à la direction Opérations pour ce qui concerne les mentions d'emploi opérationnelles « CAT II/III, ETOPS,

RNAV" en voor dry-leasingaanvragen van Belgische maatschappijen.

Verder is deze dienst verantwoordelijk voor het toezicht op de afgeleverde erkenningen door middel van audits.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De onderhoudswerkplaatsen (EASA Part M Subpart F) goedkeuren.

Alle onderhoudswerkplaatsen die een aanvraag doen, ontvangen hun goedkeuring na ontvangst van de nodige documenten en een positieve audit van hun installaties.

Alle goedgekeurde onderhoudswerkplaatsen worden minstens een keer per jaar geauditeerd. 90% van de toezichtaudits worden volgens de jaarplanning uitgevoerd.

- De onderhoudsinstellingen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part 145).

Een onderhoudsinstelling goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Een onderhoudsinstelling auditeren: 90% van de toezichtaudits worden volgens een jaarplanning uitgevoerd.

Over een periode van twee jaar dient in elk bedrijf een volledige audit te worden uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd.

Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (90%).

- De instellingen verantwoordelijk voor het behouden van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part M Subpart G).

Een Part M Subpart G -instelling binnen een luchtvaartmaatschappij goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Een Part M Subpart G -instelling binnen een luchtvaartmaatschappij auditeren: de toezichtaudits worden volgens een jaarplanning uitgevoerd. Over een periode van twee jaar worden in elk bedrijf 90% van de volledige audits uitgevoerd.

90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd. Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen

RVSM, B-RNAV » et les demandes de location sans services de la part des sociétés belges.

En outre, ce service est responsable pour la surveillance des agréments délivrés au moyen d'audits.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Agréer les ateliers de maintenance (EASA Part M Subpart F)

Tous les ateliers de maintenance demandeurs reçoivent leur agrément après réception des documents nécessaires et audit positif de leurs installations.

Tous les ateliers de maintenance agréés sont audités au moins une fois par an. 90% des audits de surveillance sont réalisés suivant le planning annuel.

- Agréer et surveiller les organismes de maintenance (EASA Part 145).

Agréer un organisme de maintenance: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Auditer un organisme d'entretien : 90% des audits de surveillance sont effectués selon un planning annuel. Un audit complet est à effectuer dans chaque société sur une période de deux ans 90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit

L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

- Agréer et surveiller les organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs (EASA Part M Subpart G).

Agréer un organisme Part M Subpart G au sein d'une compagnie aérienne: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Auditer un organisme Part M Subpart G au sein d'une compagnie aérienne: les audits de surveillance sont réalisés suivant un planning annuel. 90% des audits complets sont à effectuer dans chaque société sur une période de deux ans.

90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit. L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit

wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (90%).

- De productie-instellingen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part 21 Subpart F, met kwaliteitssysteem).

Een EASA Part 21 Subpart F -productie-instelling goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd.

Een EASA Part 21 Subpart F -productie-instelling auditeren: 90% van de toezichtaudits worden volgens een jaarplanning één keer per jaar uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd.

- Technische adviezen afleveren : cat II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV, ...

90% van de adviezen worden binnen 10 werkdagen na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier gegeven.

- Technisch advies geven inzake dry-leasingaanvragen van Belgische luchtvaartmaatschappijen.

90% van de adviezen worden binnen 15 werkdagen na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier gegeven. De procedure wordt nageleefd (100%).

Dienst Luchtwaardigheid (T-AIR)

Basisactiviteiten

De dienst Luchtwaardigheid verzekert de technische controle van alle uitgebate luchtvaartuigen ingeschreven in België (vliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en heteluchtballonnen). Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid conform de EASA-, ICAO- en nationale procedures.

Deze dienst voert fysieke controles uit op luchtvaartuigen als toezicht op de afgeleverde certificaten en volgt eveneens de betrouwbaarheidsprogramma's en belangrijke incidenten van luchtvaartuigtypes op. De dienst behandelt eveneens de dossiers in verband met de geluidscertificaten en registratie van ELT's.

De dienst is tevens verantwoordelijk voor certificatie taken in verband met luchtvaartproducten en –componenten die onder de nationale bevoegdheid vallen. Ook levert deze dienst luchtvaartpassen af volgens de Europese en nationale regelgeving.

ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

- Agréer et surveiller les organismes de production EASA Part 21 Subpart G (avec Système Qualité).

Agréer un organisme de production EASA Part 21 Subpart F: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée.

Auditer un organisme de production EASA Part 21 Subpart F: 90% des audits de surveillance sont réalisés suivant un planning annuel, une fois par an. 90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit.

- Fournir des avis techniques : cat II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV, ...

90% des avis sont rendus dans les 10 jours ouvrables après réception d'un dossier technique correct et complet.

- Donner des avis techniques en matière de demandes de location « coque nue » de compagnies aériennes belges.

90% des avis sont donnés dans les 15 jours ouvrables suivant la réception du dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Service Navigabilité (T-AIR)

Activités de base

Le service Navigabilité assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs exploités, immatriculés en Belgique (avions, hélicoptères, planeurs et ballons à air chaud). L'objectif de ces actions est la délivrance de certificats de navigabilité conformément aux procédures de l'EASA et de l'OACI, ainsi qu'aux procédures nationales.

Ce service procède à des contrôles physiques d'aéronefs en vue de contrôler les certificats délivrés et assure également le suivi des programmes de fiabilité et des principaux incidents concernant des types d'aéronefs. Le service traite également les dossiers relatifs aux certificats pour le bruit et aux enregistrements d'ELT.

Le service est responsable de la certification des produits et composants aéronautiques qui relèvent encore de la compétence nationale. En outre, ce service délivre des laissez-passer de navigation en vertu des réglementations européenne et nationale.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De dossiers in verband met luchtwaardigheidsbewijzen volgens de nationale reglementering behandelen.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het motorvliegtuig of de ballon.

- De dossiers in verband met luchtwaardigheidsbewijzen volgens de EASA-procedures behandelen.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden ten laatste 20 werkdagen na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het motorvliegtuig of de ballon verstrekt.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen (ARC) worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd.

- De dossiers behandelen in verband met beperkte luchtvervoervergunningen betreffende de luchtvaartuigen waarvoor geen enkele luchtwaardigheidsvergunning kan worden versterkt.

90% van de beperkte luchtvervoervergunningen voor ultralichte motorluchtvaartuigen worden vóór de door de eigenaar gewenste datum verstrekt, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

90% van de luchtwaardigheidsbewijzen voor lichte, door amateurs gebouwde luchtvaartuigen worden binnen 20 werkdagen verstrekt, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

90% van de luchtwaardigheidsbewijzen voor lichte, door amateurs gebouwde luchtvaartuigen, worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

- Luchtwaardigheidsvergunningen verstrekken en de ARC's van luchtvaartuigen voor openbaar vervoer (air carriers en business aircraft) hernieuwen.

Luchtwaardigheidsvergunningen voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden binnen zes weken na ontvangst van het volledige en correcte technisch dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de navigabilité selon la réglementation nationale

95% des certificats de navigabilité sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire, après réception du dossier complet et l'inspection physique de l'avion à moteur ou le ballon.

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de navigabilité selon les procédures EASA

95% des certificats de navigabilité sont délivrés dans les 20 jours ouvrables après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'avion à moteur ou le ballon.

95% des renouvellements de la navigabilité (ARC) sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire.

- Traiter les dossiers relatifs aux autorisations restreintes de circulation aérienne concernant les aéronefs pour lesquels aucun certificat de navigabilité ne peut être délivré

90% des autorisations restreintes de circulation aérienne aux aéronefs ultralégers motorisés sont délivrées avant la date souhaitée par le propriétaire après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'appareil.

90% des certificats de navigabilité aux aéronefs légers construits par des amateurs sont délivrés dans les 20 jours ouvrables après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'appareil.

90% des certificats de navigabilité aux aéronefs légers construits par des amateurs sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire, après réception du dossier complet et l'inspection physique de l'appareil.

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux aéronefs de transport public (air carriers et business aircraft - EASA Part 21)

Délivrer les certificats de navigabilité pour des aéronefs de transport public : 90% des certificats de navigabilité sont délivrés dans les six semaines après réception du dossier technique correct et complet. La procédure est respectée (100%).

De *Airworthiness Review Certificates* voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer hernieuwen: 90% van de vervaldata van de luchtwaardigheidsvergunningen worden nageleefd na indiening van het volledige aanvraagdossier. Voor vliegtuigen met een maximum passagiersaantal van minder dan 20 passagiers, worden 90% van de fysieke inspecties vóór de hernieuwing uitgevoerd.

Luchtwaardigheidsvergunningen voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer voor de export verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De fysieke inspectie wordt uitgevoerd (100%). De procedure wordt nageleefd (100%).

- Luchtwaardigheidsvergunningen verstrekken en de ARC's voor helikopters hernieuwen.

Luchtwaardigheidsvergunningen voor helikopters verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

De *Airworthiness Review Certificates* voor helikopters hernieuwen: 90% van de vervaldata van de luchtwaardigheidsvergunningen worden nageleefd na indiening van het volledige aanvraagdossier. 90% van de fysieke inspecties worden vóór de hernieuwing uitgevoerd.

Luchtwaardigheidsvergunningen voor helikopters voor de export verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De fysieke inspectie wordt uitgevoerd (100%).

- Fysieke inspecties van de luchtvaartuigen uitvoeren.

Een gepaste fysieke inspectie uitvoeren: de jaarplanning wordt nageleefd. 90% van de fysieke inspecties worden in de werkplaats per operator/per jaar/per type uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na de inspectie verstuurd.

Een fysieke inspectie in de werkplaats uitvoeren: de jaarplanning wordt nageleefd. 90% van de fysieke inspecties worden in de werkplaats per operator/per jaar/per type uitgevoerd.

90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na de inspectie verstuurd.

- De betrouwbaarheidsprogramma's en de

Renouveler des *Airworthiness Review Certificates* aux aéronefs de transport public : 90% des dates d'échéance du CN sont respectées suivant le dépôt d'un dossier complet de demande. Pour les avions dont le nombre maximum de passagers est de 20 passagers, 90% des contrôles physiques sont effectués avant renouvellement.

Délivrer des Certificats de Navigabilité pour des aéronefs de transport public pour l'exportation : 90% des CN sont délivrés dans le mois qui suit la réception d'un dossier technique correct et complet. Un contrôle physique est réalisé (100%). La procédure est respectée (100%).

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux hélicoptères.

Délivrer les certificats de navigabilité pour des hélicoptères : 90% des Certificats de Navigabilité sont délivrés dans le mois qui suit la réception du dossier technique correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Renouveler des *Airworthiness Review Certificates* aux hélicoptères: 90% des dates d'échéance des Certificats de Navigabilité sont respectées suivant le dépôt d'un dossier complet de demande. 90% des contrôles physique sont effectués avant renouvellement.

Délivrer des Certificats de Navigabilité pour des hélicoptères pour l'exportation: 90% des Certificats de Navigabilité sont délivrés dans le mois qui suit la réception d'un dossier correct et complet. Un contrôle physique est réalisé (100%).

- Effectuer des contrôles physiques sur les aéronefs

Effectuer un contrôle physique approprié: le planning annuel est respecté. 90% des contrôles physiques sont effectués en atelier par opérateur/par an/par type. 90% des rapports de contrôle sont envoyés dans les trois semaines après contrôle.

Effectuer un contrôle physique en atelier: le planning annuel est respecté. 90% des contrôles physiques sont effectués en atelier par opérateur/par an/par type.

90% des rapports de contrôle sont envoyés dans les trois semaines après contrôle.

- Suivre les programmes de fiabilité et les incidents

relevante incidenten van de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen (per type luchtvaartuig) opvolgen.	significatifs des aéronefs des compagnies aériennes (par type d'aéronef).
Een betrouwbaarheidsbijeenkomst houden: 90% van de betrouwbaarheidsbijeenkomsten worden per operator/per jaar/per type gehouden.	Tenir une réunion de programme: 90 % des réunions de fiabilité sont tenues par opérateur/par an/par type.
De periodieke rapporten in ontvangst nemen en behandelen: 90% van de acties worden binnen 20 werkdagen ondernomen wanneer de zesmaandelijke betrouwbaarheidsrapporten niet binnen 75 werkdagen na het vervallen van de periode in kwestie werden ingeleverd.	Réceptionner et traiter les rapports périodiques: 90% des actions sont prises dans les 20 jours ouvrables quand les rapports de fiabilité semestriels des opérateurs ne sont pas rentrés dans les 75 jours ouvrables après l'échéance de la période concernée.
De dossiers betreffende de certificering van luchtvaartproducten en -onderdelen die onder nationale bevoegdheid vallen, behandelen.	Traiter les dossiers relatifs à la certification de produits et composants aéronautiques sous compétence nationale.
Een aanvraag voor de bouw door amateur certificeren, vliegtuigen "Bijlage 2 (EG 216/2008)", ... : een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen de 2 maanden nemen (bouw amateur) of termijn bepaald door de certificatieverordening (andere dossiers), na ontvangst van een volledig en correct dossier.	Certifier une demande de construction amateur, avions "Annexe 2 (CE 216/2008)", ... : prendre une décision de (dés)approbation dans les 2 mois (construction amateur) ou délai requis par le règlement de certification (autres dossiers), après réception d'un dossier complet et correct.
Een homologatiedossier betreffende elektronische navigatiesystemen voor in België ingeschreven luchtvaartuigen goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 15 werkdagen na de goedkeuringsaanvraag en ontvangst van een volledig en correct dossier.	Approuver un dossier d'homologation concernant les systèmes électroniques de navigation pour des aéronefs immatriculés en Belgique: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours ouvrables à partir d'une demande d'approbation, après réception d'un dossier complet et correct.
De dossiers in verband met geluidvergunning volgens de EASA-procedures behandelen.	Traiter les dossiers en relation avec la licence pour le bruit conformément aux procédures de l'EASA.
Een geluidvergunning verstrekken binnen 5 werkdagen na ontvangst van het volledige en correcte dossier.	Délivrer une licence pour le bruit dans les 5 jours ouvrables à partir de la réception du dossier complet et correct.
De "maintenance program" in overeenstemming met de EASA-procedures goedkeuren.	Approuver les "maintenances programme" conformément aux procédures EASA.
De onderhoudsprogramma's goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 15 werkdagen na een aanvraag tot goedkeuring of wijziging en ontvangst van een volledig en correct dossier. (zie circulaire Airw-37 tot Airw-38).	Approuver les programmes de maintenance: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours ouvrables après réception d'un dossier complet et correct (voir circulaires Airw-37 à Airw-38).
Een ELT registreren in de nationale database	Enregistrer un ELT dans la Base de Données Nationale
De ELT codering registreren binnen de 10 dagen na ontvangst van een volledig en correct dossier via de "Request Collector".	Enregistrer le codage ELT dans les 10 jours après réception d'un dossier complet et correct via le "Request Collector".
IFR goedkeuringen afleveren.	Délivrer des approbations IFR.
Een IFR -vergunning verstrekken aan een luchtvaartuig: 90% van de vergunningen worden	Délivrer une autorisation IFR à un aéronef : 90% des autorisations sont délivrées dans le mois qui suit la

binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt.

Realisaties 2013 van de Directie TEC

In 2013 heeft de dienst 48 controle-audits uitgevoerd met betrekking tot de erkenning van luchtwaardigheidsbeheerbedrijven, en 3 luchtwaardigheidsbeheerbedrijven hebben hun initiële erkenning ontvangen conform de EASA-reglementering Part M Subpart G.

Er werden 25 audits van productieorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 21 POA en 45 audits van onderhoudsorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 145 uitgevoerd.

Er werden 4 bewijzen van erkenning van onderhoudswerkplaatsen hernieuwd conform de nationale reglementering. 1 atelier kreeg een initiële nationale erkenning.

29 onderhoudswerkplaatsen werden conform de Europese regelgeving EASA Part M Subpart F erkend.

De dienst heeft bovendien ook 3 aanpassingen of herstellingen aan in België ingeschreven luchtvaartuigen goedgekeurd en 48 geluidscertificaten afgegeven. Uiteindelijk werden er 66 "Emergency Equipment Layouts" goedgekeurd.

De dienst leverde in 2013 2 IFR-vergunningen af en voerde 78 controles uit op deze vergunningen. De dienst gaf 46 technische machtigingen "CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV" uit.

De dienst reikte 34 luchtvaartpassen uit en gaf 40 technische adviezen bij leasingaanvragen.

In 2013 heeft de dienst 885 general aviation dossiers met betrekking tot bewijzen van luchtwaardigheid behandeld. De hernieuwingen van de bestaande bewijzen van luchtwaardigheid hadden in dit totaal het leeuwendeel met 853 dossiers (614 voor vliegtuigen en 239 voor warme luchtballonnen). Daarnaast heeft de dienst ook 28 initiële luchtwaardigheidsbewijzen (11 voor vliegtuigen en 17 voor warme luchtballonnen) zowel als 4 luchtwaardigheidsbewijzen voor export afgeleverd (2 voor vliegtuigen en 2 voor warme luchtballonnen).

Voor de commerciële luchtvaart werden 14 initiële bewijzen van luchtwaardigheid van vliegtuigen afgehandeld en 9 initiële bewijzen van luchtwaardigheid voor helikopters. Hiernaast werden er verscheidene hernieuwingen behandeld.

Er werden ook 32 audits uitgevoerd op vliegtuigen, en 12 op helikopters, inzake "continued compliance"

réception du dossier correct et complet.

Réalisations 2013 de la Direction TEC

En 2013, le service a procédé à 48 audits de surveillance se rapportant à l'agrément d'organismes de maintenance et de gestion de la navigabilité, et 3 organismes de maintenance ont obtenu leur agrément initial conformément à la réglementation EASA Part M Subpart G.

Il a réalisé 25 audits d'organismes de production conformément à la réglementation EASA Part 21 POA ET 45 audits d'organismes de maintenance conformément à la réglementation EASA Part 145.

4 certificats d'agrément pour des ateliers de maintenance ont été renouvelés conformément à la réglementation nationale. 1 atelier a reçu un certificat initial.

29 ateliers de maintenance sont agréés conformément à la réglementation européenne EASA Part M Subpart F.

Le service a en outre approuvé 3 adaptations ou réparations à des aéronefs immatriculés en Belgique et a délivré 48 certificats de bruit. 66 « Emergency Equipment Layouts » ont finalement été approuvés.

Le service a délivré 2 licences IFR en 2013 et réalisé 78 contrôles relatifs à ces licences. Il a également délivré 46 autorisations techniques "CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV".

Le Service a délivré 34 laissez-passer de navigation et rendu 40 avis techniques sur des demandes de leasing.

En 2013 le service a traité 885 dossiers se rapportant à des certificats de navigabilité. Avec leurs 853 dossiers, les renouvellements de certificats de navigabilité existants se sont taillé la part du lion. (614 pour avions et 239 pour montgolfières). Le service a également délivré 28 certificats de navigabilité initiale (11 pour des avions et 17 pour des montgolfières), ainsi que 4 certificats de navigabilité à l'exportation. (2 pour avions en 2 pour montgolfières, ballons à air chaud).

Pour l'aviation commerciale, 14 certificats de navigabilité initiaux pour avions en 9 certificats de navigabilité initiaux pour hélicoptères ont été délivrés. À côté de cela, différents renouvellements ont aussi été traités.

Il y a eu également 32 audits sur des avions et 12 sur des hélicoptères, en matière de "continued

(luchtwaardigheid).

Directie Operaties (OPS)

Dienst Commercieel luchtvervoer (O-CAT)

Basisactiviteiten

Deze dienst levert AOC's af aan Belgische luchtvaartmaatschappijen na controle van het naleven van de reglementering inzake de technische exploitatie van luchtvaartuigen.

Deze dienst levert ook de machtigingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen af en behandelt de dossiers met betrekking tot de erkenning van het boordpersoneel.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De luchtvaartexploitanten goedkeuren en auditeren (AOC).

90% van de AOC's worden binnen drie maanden na indiening van het volledige dossier afgegeven. 80% van de tekortkomingen in het dossier worden binnen tien werkdagen na ontvangst van het dossier meegedeeld.

100% van de hernieuwingen van een AOC worden ten laatste de laatste werkdag vóór de vervaldatum afgegeven. 90% van de "inventarissen" worden minstens 3 weken vóór de verjaardatum van het AOC uitgevoerd.

Auditeren met inachtneming van een planning (80%). De planning verzekert regelmatige aanwezigheid bij de exploitant het hele jaar door. De planning verzekert dat 95% van de exploitatieaspecten tussen twee verjaardata van het AOC worden geauditeerd. 95% van de auditrapporten worden binnen 15 werkdagen na de audit naar de burger gestuurd.

- Vergunningen verstrekken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen :

Samen met het AOC te behandelen indien in het begin aangevraagd.

95% van de speciale vergunningen worden binnen 3 dagen na indiening van het volledige aanvraagdossier verstrekt.

- Een algemene vergunning verstrekt aan een Belgisch en buitenlands bedrijf superviseren:

Auditeren met inachtneming van een planning (80%). 95% van de rapporten worden binnen 15 werkdagen na de audit naar de burger gestuurd.

compliance“.

Direction Opérations (OPS)

Service Transport aérien commerciale (O-CAT)

Activités de base

Ce Service délivre des AOC aux compagnies aériennes belges et cela après avoir vérifié qu'elles respectent la réglementation relative à l'exploitation technique des aéronefs.

Ce service délivre également les autorisations pour le transport de marchandises dangereuses et traite les dossiers relatifs à l'agrément du personnel de bord.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Agréer et auditer les exploitants aériens (AOC) :

90% des AOC sont délivrés dans les trois mois suivant le dépôt d'un dossier complet. 80% des manquements au dossier sont notifiés dans les dix jours ouvrables après réception du dossier.

100% des renouvellements d'un AOC sont délivrés au plus tard le dernier jour ouvrable précédant l'expiration. 90% des "inventaires" sont faits au moins 3 semaines avant la date d'expiration de l'AOC.

Auditer en respectant un planning (80%). Le planning assure une présence régulière chez l'exploitant tout au long de l'année. Le planning assure que 95% des aspects de l'exploitation sont audités entre deux dates d'expiration de l'AOC. 95% des rapports d'audit sont envoyés à l'administré dans les 15 jours ouvrables suivant l'audit.

- Délivrer des autorisations pour le transport de matières dangereuses :

A traiter avec l'AOC si demandé au départ.

95% des autorisations spéciales sont délivrées à une compagnie belge dans les 3 jours suivant le dépôt d'un dossier complet de demande.

- Superviser une autorisation générale délivrée à une compagnie belge et étrangère :

Auditer en respectant un planning (80%). 95% des rapports sont envoyés à l'administré dans les 15 jours ouvrables suivant l'audit.

Realisaties 2013

Het aantal exploitanten dat houder is van een AOC werd eind 2013 afgesloten op 12 waarvan 8 voor vliegtuigen en 4 voor helikopters.

Alle exploitanten zijn houder van een AOC volgens EU-OPS1 voor vliegtuigen en JAR-OPS3 voor helikopters. Onze exploitanten passen voortdurend hun vloot aan naargelang de marktbehoeften. Daarvoor werden 24 toevoegingen en 27 schrappingen van luchtvaartuigen op de AOC's van Belgische exploitanten uitgevoerd. Globaal gezien is de uitgebate vloot in de commerciële luchtvaart verminderd met 3 vliegtuigen. Daarnaast, werden er 30 toelatingen tot leasing verleend.

In het raam van het permanent toezicht zijn er 343 periodieke audits uitgevoerd bij de luchtvaartmaatschappijen betreffende de verificatie van het kwaliteitssysteem, de controle van de procedures in vlucht van piloten en cabinepersoneel, de kwaliteit van de pilootopleidingen, de kwaliteit van opleidingen van het cabinepersoneel, de controle van overzichten van rust- en prestatietijden van het vliegend personeel, de controle van de overzichten van de opleidingen van piloten en cabinepersoneel, enz. Elke audit brengt een proces van correctieve acties op gang die iedere exploitant dient uit te voeren.

Er werden 328 revisies van exploitatiehandboeken ter goedkeuring voorgelegd.

In 2013 werden 35 algemene machtigingen verleend voor het transport van gevaarlijke goederen. Er werden ook 30 toelatingen verleend voor het transport van radioactieve substanties. Er zijn 27 audits gerealiseerd met betrekking tot het transport van gevaarlijke goederen.

Dienst Beheer van Trafiekrechten (O-TRM)*Basisactiviteiten*

Deze dienst concretiseert het beleid inzake het geregeld en niet-geregeld luchtvervoer. De dienst neemt deel aan de bilaterale luchtvaartakkoorden, kent verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten toe en onderzoekt de programma's en kent de verkeersrechten voor geregelde vluchten toe.

De dienst staat in voor het afleveren van tijdelijke toelatingen voor het vliegen boven Belgisch grondgebied voor de in het buitenland ingeschreven luchtvaartuigen die niet over een geldig bewijs van luchtwaardigheid beschikken.

Réalisations 2013

Fin 2013, le nombre d'exploitants titulaires d'un AOC s'élevait à 12, dont 8 pour des avions et 4 pour des hélicoptères.

Tous les exploitants sont titulaires d'un AOC conformément aux EU-OPS1 pour les avions et aux JAR-OPS3 pour les hélicoptères. Nos exploitants adaptent continuellement leurs flottes aux besoins du marché. C'est ainsi que 24 ajouts et 27 retraits d'aéronefs ont été enregistrés sur les AOC des exploitants belges. Globalement, la flotte exploitée en aviation commerciale a donc diminué de 3 avions. En outre, 30 autorisations de leasing ont été délivrées.

Dans le cadre de la supervision continue, 343 audits périodiques ont été réalisés auprès des compagnies aériennes et cela dans des domaines aussi divers que la vérification du système de qualité, le contrôle des procédures en vol des pilotes et du personnel de cabine, la qualité des formations des pilotes et du personnel de cabine, les relevés des temps de repos et de prestation, le contrôle des relevés des formations des pilotes et du personnel de cabine etc. Chaque audit enclenche un processus de suivi d'actions correctrices que chaque exploitant doit mettre en œuvre.

328 révisions de manuels d'exploitation ont été soumises pour approbation.

En 2013, 35 autorisations générales ont été délivrées pour le transport de marchandises dangereuses ; 30 autorisations ont été délivrées pour le transport de substances radioactives. Par ailleurs, 27 audits ont été réalisés en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses.

Service Gestion Droits de Trafic (O-TRM)*Activités de base*

Ce service concrétise la politique en matière de transport aérien régulier et non régulier. Il participe aux accords aériens bilatéraux, accorde des droits de trafic pour les vols non réguliers et examine les programmes et accorde des droits de trafic pour les vols réguliers.

Le service délivre les autorisations temporaires de survol du territoire belge pour les aéronefs immatriculés à l'étranger qui ne disposent pas d'un certificat de navigabilité valable.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Afleveren van tijdelijke toelatingen voor het vliegen boven Belgisch grondgebied voor in het buitenland ingeschreven luchtvaartuigen die niet over een ICAO Bewijs van Luchtwaardigheid beschikken.

De toelating wordt gegeven minimum 1 dag vóór de datum van overvliegen voor zover de aanvraag ten minste 10 werkdagen vóór de datum van overvliegen wordt ontvangen.

- Toekennen van verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten

De toelating wordt steeds vóór het plaatsvinden van de vlucht uitgereikt indien aan alle voorwaarden en reglementeringen voldaan wordt én voor zover de aanvraag en de vereiste documenten ten minste:

- 3 werkdagen vóór de datum van de ad -hoc vluchten worden ontvangen;
- één maand vóór de geplande eerste vlucht worden ontvangen voor reeksen van passagiersvluchten en 5 werkdagen voor het begin van de maand waarin cargovluchten zullen plaats vinden.

- Onderzoeken van programma's en toekennen van verkeersrechten voor geregelde vluchten.

De toelating voor programma's wordt uitgereikt overeenkomstig de bepalingen van het bilateraal akkoord.

De toelating voor bijkomende vluchten worden steeds uitgereikt vóór het plaatsvinden van de vlucht voor zover de aanvraag ten minste 3 werkdagen vóór de datum van de vlucht wordt ontvangen.

- Beheren van de dossiers van de bilaterale luchtvaartbetrekkingen.

De geplande bilaterale besprekingen worden minstens 15 werkdagen vóór de aanvangsdatum van de besprekingen aan de Europese Commissie genotificeerd.

De resultaten van de bilaterale besprekingen worden binnen de maand na de einddatum van de besprekingen aan de Europese Commissie genotificeerd.

Realisaties 2013

Op het vlak van de toekenning van verkeersrechten voor niet-geregeld vervoer (chartervervoer) werden er in 2013 2966 aanvragen voor verkeersrechten voor 13982 vluchten van of naar Belgische luchthavens (zowel passagiers- als cargovluchten) behandeld.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Délivrer des autorisations provisoires de survol du territoire belge aux aéronefs immatriculés à l'étranger et ne disposant pas d'un certificat de navigabilité OACI.

L'autorisation est délivrée au minimum 1 jour avant la date de survol, pour autant que la demande parvienne au moins dix jours ouvrables avant la date de survol.

- Attribuer des droits de trafic pour les vols non réguliers.

L'autorisation est toujours délivrée avant le vol, pour autant qu'il soit satisfait à toutes les conditions et toutes les réglementations, et pour autant que la demande et les documents requis :

- soient reçus au moins 3 jours ouvrables avant la date des vols ad hoc ;
- soient reçus un mois avant le premier vol planifié pour les séries de vols de passagers et 5 jours ouvrables avant le début du mois dans lequel les vols cargo auront lieu.

- Etudier les programmes et accorder des droits de trafic pour les vols réguliers.

L'autorisation est donnée pour les programmes conformément aux clauses de l'accord bilatéral.

L'autorisation pour des vols supplémentaires est toujours donnée avant le vol, pour autant que la demande soit reçue au moins trois jours ouvrables avant la date du vol.

- Gestion des dossiers des relations aériennes bilatérales.

Les négociations bilatérales planifiées sont notifiées à la Commission Européenne au moins 15 jours ouvrables avant la date du début des négociations.

Les résultats des négociations bilatérales sont notifiés à la Commission Européenne endéans le mois suivant la date de clôture des négociations.

Réalisations 2013

En ce qui concerne l'octroi de droits de trafic pour le transport non régulier (transport charter), 2966 demandes de droits de trafic pour un total de 13982 vols en provenance ou à destination d'aéroports belges (tant pour le transport de passagers que pour le transport de fret) ont été traitées en 2013.

De aanvragen kwamen van 122 maatschappijen uit niet-EU-landen die commerciële vluchten willen uitvoeren van of naar hun eigen land (derde en vierde vrijheden) of naar een derde land (vijfde of zevende vrijheid), alsook maatschappijen uit EU-landen die vluchten wensen uit te voeren tussen België en landen buiten de Europese Economische Ruimte.

In 2013 heeft de dienst Beheer van Trafiekrechten 153 tijdelijke toelatingen tot het overvliegen van België ("Permits to Fly") toegekend.

Dienst Gespecialiseerde Operaties (O-SPO)

De dienst Gespecialiseerde Operaties (O-SPO) levert exploitatievergunningen af aan Belgische luchtvervoerders voor handelsluchtvaart. Dit gebeurt na evaluatie van de ondernemingsplannen en de commerciële voorwaarden voor exploitatie. Zij behandelt de dossiers in verband met machtigingen voor luchtarbeid en luchtdopen.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Behandelen van dossiers in verband met exploitatievergunningen van Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Nieuwe aanvragen voor een exploitatievergunning worden binnen de 3 maanden na ontvangst van het volledige dossier afgehandeld. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen na ontvangst van het dossier contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De wijzigingen van exploitatievergunningen worden binnen de 10 werkdagen afgehandeld. De termijn begint te lopen vanaf het ogenblik dat alle gegevens in het dossier conform de bestaande richtlijnen werden verstrekt.

- Beheren van de financieel-economische aspecten van de dossiers handelsluchtvaartexploitatie.

Tegen ten laatste 6 maanden na het afsluiten van hun boekjaar wordt elk kalenderjaar aan de luchtvaartmaatschappijen schriftelijk gevraagd volgende gegevens te verstrekken:

- de door de accountants gecontroleerde jaarrekeningen ;
- de balansraming, met inbegrip van winst- en verliesrekening voor het volgend jaar;
- de cashflow-staten en liquiditeitsplannen.

Het onderzoek van deze gegevens wordt beëindigd tegen ten laatste 8 maanden na het afsluiten van het boekjaar van elke maatschappij.

Les demandes émanaient de 122 compagnies originaires de pays situés en dehors de l'UE, qui souhaitaient réaliser des vols commerciaux en provenance ou à destination de leur propre pays (troisième et quatrième libertés) ou à destination d'un pays tiers (cinquième ou septième liberté) ainsi que de compagnies originaires de pays de l'UE qui souhaitaient réaliser des vols entre la Belgique et des pays situés en dehors de l'Espace Économique Européen.

En 2013, le Service Gestion Droits de Trafic a délivré 153 autorisations temporaires de survol de la Belgique (« permits to fly »).

Service Opérations spécialisées (O-SPO)

Le Service Opérations spécialisées (O-SPO) délivre des licences d'exploitation aux transporteurs aériens belges actifs dans le transport aérien commercial et cela après avoir évalué les plans d'entreprises et les conditions commerciales d'exploitation. Il traite les dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers de licences d'exploitation de compagnies aériennes belges.

Les nouvelles demandes de licence d'exploitation sont traitées dans les trois mois de la réception du dossier complet. En cas de dossier incomplet, le service prend contact pour réclamer les éléments manquants dans les dix jours de la réception du dossier.

Les modifications de licences d'exploitation sont traitées dans les dix jours ouvrables. Le délai commence à courir dès le moment où toutes les données du dossier ont été fournies conformément aux directives existantes.

- Gestion des aspects financiers-économiques des dossiers exploitation commerciale aérienne.

Chaque année, les compagnies aériennes sont invitées à communiquer les données suivantes six mois au plus tard après la clôture de leur exercice comptable :

- les comptes annuels contrôlés par les experts-comptables ;
- l'estimation du bilan, en ce compris le compte de résultats pour l'année suivante ;
- les états de cashflow et les plans de liquidités.

L'examen de ces données est terminé au plus tard 8 mois après la clôture de l'exercice de chaque compagnie.

Een geconsolideerd eindrapport van alle luchtvaartmaatschappijen wordt opgemaakt tegen ten laatste 1 maand na het beëindigen van het laatste onderzoek.

Een bedrijfsplan wordt opgevraagd binnen de maand na kennisgeving:

- wanneer een onderneming een exploitatievergunning aanvraagt;
- bij elke voorgenomen fusie of overneming van een andere maatschappij;
- bij ingrijpende wijziging inzake de omvang van de activiteiten en/of de vloot of van het aandelenkapitaal.

In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De maatschappijen dienen daarop binnen de 2 maanden een bedrijfsplan over te maken. De studie ervan en het schriftelijk verslag aan de maatschappij worden voltooid binnen de 6 weken na ontvangst van een correct bedrijfsplan

- Behandelen van dossiers in verband met machtigingen voor luchtarbeid en luchtdopen.

Nieuwe aanvragen voor een machtiging worden binnen de 5 werkdagen na ontvangst van een volledige en correcte aanvraag afgehandeld. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 5 werkdagen na ontvangst van het dossier contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De wijziging van een hernieuwing gebeurt:

- binnen de 5 werkdagen vóór de vervaldatum van de machtiging;
- binnen de 5 werkdagen na de ontvangstdag van het dossier indien de aanvraag tot hernieuwing ontvangen wordt na de vervaldatum van de machtiging.

Realisaties 2013

De dienst Handelsluchtvaartexploitatie heeft 68 machtigingen voor luchtarbeid en/of luchtdopen afgeleverd.

Directie Luchtruim, Luchthavens en Toezicht (AAS)

Dienst Luchtruim (A-SPA)

Basisactiviteiten

De dienst Luchtruim is belast met het opstellen en bijwerken van de nationale regelgeving met betrekking tot het luchtruim en de luchtvaarnavigatiediensten en kijkt er op toe dat ze wordt nageleefd. Hij levert ook een bijdrage om nieuwe internationale of

Un rapport final consolidé de toutes les compagnies aériennes est établi au plus tard un mois après la réalisation du dernier examen.

Un plan d'entreprise est demandé dans le mois suivant la notification :

- lorsqu'une entreprise demande une licence d'exploitation ;
- pour chaque fusion ou reprise projetée d'une autre compagnie ;
- en cas de profonde modification du volume d'activités et/ou de la flotte ou du capital.

En cas de dossier incomplet, le service prend contact dans les 10 jours ouvrables pour demander les éléments manquants.

Ensuite, les compagnies sont tenues de transmettre un plan d'entreprise dans les 2 mois. L'examen de ce dernier ainsi que le rapport à la compagnie sont finalisés dans les 6 semaines de la réception d'un plan d'entreprise correct.

- Traiter des dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air.

Les nouvelles demandes d'autorisation sont traitées dans les cinq jours ouvrables de la réception d'une demande complète et correcte. En cas de dossier incomplet, le service prend contact pour réclamer les éléments manquants dans les 5 jours ouvrables après réception du dossier.

La modification d'un renouvellement se fait :

- dans les 5 jours ouvrables avant la date d'échéance de l'autorisation;
- si la demande de renouvellement parvient après la date d'échéance de l'autorisation, dans les 5 jours ouvrables suivant le jour de la réception du dossier

Réalisations 2013

Le service Exploitation commerciale aérienne a délivré 68 autorisations pour du travail aérien et/ou des baptêmes de l'air.

Direction Espace aérien, Aéroports et Supervision (AAS)

Service Espace aérien (A-SPA)

Activités de base

Le service Espace aérien est chargé de l'élaboration et de la mise à jour de la réglementation nationale relative à l'espace aérien et aux services de la navigation aérienne et veille à son respect. Il contribue également à la conception de nouvelles

supranationale regelgeving te ontwerpen, zorgt voor de follow-up van de bestaande regelgeving en als nodig ook voor de omzetting in Belgisch recht. De dienst neemt deel aan de vergaderingen van de verschillende organen die betrokken zijn bij het beheer van het luchtruim en zorgt voor de follow-up van de genomen beslissingen.

De dienst A-SPA zorgt voor het beheer van de structuur van het nationale burgerluchtruim en voor zijn integratie in het "Gemeenschappelijk Europees luchtruim" en in het functionele luchtruimblok FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). In dat verband neemt de dienst deel aan meerdere werkgroepen van implementatie van het FABEC en werkt het samen voor de mandaten van Eurocontrol met het oog op de ontwikkeling van maatregelen inzake ANS. De dienst houdt zich bezig met het beantwoorden van de adviesaanvragen door Eurocontrol of door EASA... in verband met de voorstellen voor reglementen of technische specificaties.

De dienst A-SPA levert ook zijn expertise in de milieudossiers met betrekking tot de burgerluchtvaart (exploitatiebeperkingen, ETS, CDO...) en voor de coördinatie met de betrokkenen.

Wat de voorbereiding van het algemene beleid en de coördinatie met de betrokken partijen betreft, houdt de dienst zich in het bijzonder bezig met:

- de voorbereiding van het algemene beleid rond de operationele, technische en beheersmatige aspecten van het luchtruim en het toezicht op de naleving ervan;
- de analyse van de onderzoeken op het vlak van het beleid en, op basis daarvan, het uitwerken van strategische scenario's;
- de studie en voorbereiding van de aanpassingen van vliegverkeersregels waarvoor het verantwoordelijk is, en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak;
- het verzekeren van de coördinatie tussen de militaire en burgerluchtvaart, vooral met het oog op een soepel gebruik van het luchtruim, zodat aan de behoeften van de burgerlijke en militaire gebruikers op een evenwichtige manier voldaan worden;
- de organisatie en medewerking aan technische en operationele werkgroepen met specifieke opdrachten;
- het deelnemen aan verschillende werkgroepen in verband met de oprichting en gebruik van het FABEC;
- de coördinatie van de algemene aspecten van het beheer van het luchtruim met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;

réglementations internationales et supranationales, assure le suivi de la réglementation existante et se charge, si nécessaire, de leur transposition en droit belge. Le service participe aux réunions des divers organismes impliqués dans la gestion de l'espace aérien et assure le suivi des décisions prises.

Le Service A-SPA assure la gestion de la structure de l'espace aérien civil national, ainsi que son intégration dans le « Ciel unique européen » et dans le bloc fonctionnel d'espace aérien FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Dans ce cadre, le service participe à plusieurs groupes de travail de mise en œuvre du FABEC et coopère aux mandats d'Eurocontrol en vue du développement de mesures de mise en œuvre en matière d'ANS. Le service s'occupe ainsi de répondre aux demandes d'avis formulées par Eurocontrol, l'EASA ... à propos de propositions de règlements ou de spécifications techniques.

A-SPA apporte également son expertise dans les dossiers environnementaux liés à l'aviation civile (restrictions d'exploitation, ETS, CDO...) et la coordination avec les intéressés.

En ce qui concerne la préparation de la politique générale et la coordination avec les parties intéressées, le service se charge notamment :

- de préparer la politique générale liée aux aspects opérationnels, techniques et de gestion de l'espace aérien et d'en surveiller l'application;
- d'analyser des études sur le plan de la politique et, sur la base de celles-ci, de développer des scénarios stratégiques;
- d'étudier et de préparer les adaptations des règles de l'air dont il est responsable, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale;
- d'assurer la coordination entre l'aviation militaire et l'aviation civile notamment en vue d'une utilisation flexible de l'espace aérien permettant de satisfaire de manière équilibrée les besoins des usagers civils et militaires;
- l'organisation et participation à des groupes de travail techniques et opérationnels ayant des missions spécifiques;
- de participer à différents groupes de travail liés à la création et la mise en œuvre du FABEC;
- de coordonner les aspects généraux de la gestion de l'espace aérien avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale;

- de deelname aan bijeenkomsten georganiseerd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), Eurocontrol, of de Europese Unie in de aangelegenheden die onder zijn bevoegdheid ressorteren (zoals de ontwikkeling van de reglementering inzake safety assessment, risk classification en software Assurance en software licensing);
- de coördinatie van de materie betreffende de luchtvaartfrequenties in samenwerking met het BIPT, Belgocontrol en met Landsverdediging;
- het leveren van expertise rond de ontwikkeling van nationale regelgeving die de andere directies van het DGLV beheren;
- het leveren van expertise inzake regelgeving aan de BSA-ANS voor haar certificeringstaak van de ANSP's;
- het leveren van financiële en economische expertise aan de BSA-ANS in haar taak met betrekking tot de opmaak en de implementatie van een performance plan;
- de follow-up en de coördinatie van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart op nationaal niveau en op internationale schaal, en met de samenwerking met de gewestelijke overheden in de dossiers waarvoor zij bevoegd zijn;
- het leveren van technische expertise of expertise inzake regelgeving bij de uitvoering van beleidsbeslissingen betreffende de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal en bij de geschillen aangaande de "geluidsoverlast";
- de deelname aan het project rond de duurzame mobiliteit van de luchtvaart;
- de behandeling van aanvragen en de uitreiking van vergunningen voor proef- en studievluchten met UAV's/UAS (Unmanned Aerial Vehicle/systems) in het Belgische luchtruim;
- het leveren van financiële en economische expertise teneinde de economische leefbaarheid alsook de goede financiële draagkracht van de dienstverlener ANS te verzekeren.

Operationele doelstellingen

- o Bijdragen aan de algemene beleidsvoorbereiding op het vlak van operationele en technische aspecten met betrekking tot het beheer van het luchtruim.
- o De nationale ANS reglementering uitwerken, bijwerken en opvolgen.

- de participer aux réunions organisées par l'Agence européenne de la Sécurité aérienne (EASA), Eurocontrol, ou l'Union européenne dans les domaines relevant de sa compétence (tels que le développement de la réglementation en matière de «safety assessment», «risk classification», «software assurance» et «software licensing»);
- de coordonner la matière des fréquences aéronautiques, en collaboration avec l'IBPT, Belgocontrol et la Défense;
- d'apporter de l'expertise pour le développement de la réglementation nationale gérée par les autres Directions de la DGTA;
- d'apporter de l'expertise réglementaire à la BSA-ANS dans sa tâche de certification des ANSP;
- d'apporter de l'expertise financière et économique à la BSA-ANS dans sa tâche liée à l'établissement et la mise en œuvre du plan de performance;
- du suivi et de la coordination des aspects environnementaux de l'aviation civile au niveau national et à l'échelle internationale, et de la collaboration avec les autorités régionales dans les dossiers impliquant leur compétence;
- de l'apport d'expertise technique ou réglementaire dans la mise en œuvre des décisions politiques relatives à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ainsi que dans les contentieux «nuisances sonores»;
- de participer au projet relatif à la mobilité durable en ce qui concerne le transport aérien;
- du traitement de demandes et délivrance d'autorisations pour des vols de test et d'étude effectués avec des UAV/UAS (Unmanned Aerial Vehicle/systems) dans l'espace aérien belge;
- de l'apport d'expertise financière et économique pour s'assurer de la viabilité économique ainsi que de la bonne santé financière du prestataire de services ANS.

Objectifs opérationnels

- o Contribuer à la préparation de la politique générale sur le plan des aspects opérationnels et techniques concernant la gestion de l'espace aérien.
- o Elaborer, mettre à jour et suivre la réglementation nationale ANS.

o De internationale reglementering - OACI, Europese Unie en Eurocontrol opvolgen en meewerken aan de ontwikkeling ervan.

o Meewerken aan het uitstippelen van het beleid en de strategie.

o Opvolgen van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart (support aan de vergaderingen van nationale en internationale instellingen die zich bezighouden met de milieuaspecten van de burgerluchtvaart).

o Deelnemen aan vergaderingen en opvolgen van besluiten van het "Enlarged Committee" en "Finance Standing Committee" van Eurocontrol.

o Deelname aan de FABEC Comités: Financial and Performance Committee, Airspace Committee en Harmonisation and Advisory Committee (FPC, HAC en AC).

De algemene operationele doelstelling is het deelnemen aan 90% van de relevante vergaderingen.

Realisaties 2013

Net als vroeger heeft de dienst bijzondere aandacht besteed aan:

- de vergaderingen betreffende het beheer van het nationale luchtruim;
- de civiel/ militaire coördinatie- en werkvergaderingen en
- vergaderingen met Belgocontrol en EUROCONTROL.

* de dienst heeft deelgenomen aan de werkgroepen die nieuwe relevante standaarden, normen en regels voor het luchtruimbeheer willen uitwerken.

* de dienst heeft voorstellen voor het opstellen van het derde beheerscontract met Belgocontrol opgesteld.

* de dienst heeft meegewerkt met de Directie BSA-ANS voor de implementatie van het prestatieplan op FABEC op nationaal niveau, eerste referenti  periode.

* de dienst heeft meegewerkt aan de wijziging van de Europese Verordeningen inzake prestatieregeling (390/2013) en heffingen voor ANS (391/2013), en aan de vaststelling van de EU-wijde targets voor RP2.

* in toepassing met het FABEC-verdrag is de dienst actief in de 3 van de 4 comités die de FABEC Council adviseert met name de Financial and Performance Committee, Airspace Committee en Harmonisation and Advisory Committee en geeft ook steun aan de beslissende FABEC. De Dienst Luchtruim ondersteund bijzonder discussies met betrekking tot

o Suivre la réglementation internationale - OACI, Union Européenne et Eurocontrol et coopérer à son développement.

o Participer à la définition de la politique et de la stratégie.

o Suivi des aspects environnementaux de l'aviation civile (contribution aux réunions d'instances nationales et internationales qui s'occupent des aspects environnementaux de l'aviation civile).

o Participer aux réunions et suivi des décisions des "Enlarged Committee" et "Finance Standing Committee" d'Eurocontrol.

o Participation aux comités FABEC : Financial and Performance Committee, Airspace Committee en Harmonisation and Advisory Committee (FPC, HAC en AC).

L'objectif opérationnel général est de participer aux réunions considérées comme pertinentes à 90%.

Réalisations 2013

Comme par le passé, le service a consacré une attention particulière aux :

- réunions concernant la gestion de l'espace aérien national;
- réunions de coordination et de travail civil/militaire et
- réunions avec Belgocontrol et EUROCONTROL.

* le service a participé aux groupes de travail ayant pour objectif l'élaboration de nouveaux standards, normes et règles pertinents pour la gestion de l'espace aérien.

* le service a rédigé des propositions en vue de la rédaction du 3   contrat de gestion avec Belgocontrol.

* le service a collaboré avec la Direction BSA-ANS pour la mise en oeuvre du plan de performance au niveau FABEC et national, première période de référence.

* le service a participé à la révision des Réglementations européennes en matière de performance (390/2013) et de tarification ANS (391/2013) ainsi qu'à la fixation des objectifs européens pour RP2.

* en application du traité FABEC, le service est actif dans 3 des 4 comités qui conseillent le Conseil FABEC notamment le Comité Finances et Performance, le Comité Espace aérien, et le Comité Harmonisation et consultatif, et donne également support aux groupes d  cisionnels du FABEC. Le Service Espace aérien a soutenu particulièrement les discussions visant à

de ontwikkeling van airspace design ontwerpen en om beslissing te komen over een financieel evenwicht tussen FABEC ANSP parallel met deze projecten.

* deelname aan talrijke internationale werkgroepen in technische vakken zoals werkgroepen interoperabiliteit en ADQ Eurocontrol; eTOD ontwikkeling, werkgroepen AIM Eurocontrol, de internationale werkgroepen RPA's...

* In het raam van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees luchtruim", deelname regelmatig aan de door de Europese Commissie gecoördineerde vergaderingen van het "Single Sky Committee" die vooral dienen voor het onderzoek en de goedkeuring, na redactionele en inhoudelijke wijzigingen, van verschillende uitvoeringsmaatregelen op basis van de vier basisverordeningen.

* lancering en ontwikkeling van een project voor het opstellen van een verordening van het openen van de mogelijkheid van het gebruik RPA's in het nationale luchtruim, in overleg met alle diensten en alle belanghebbende partijen.

* deelname aan Eurocontrol werkgroepen met betrekking tot budgettaire en financiële aspecten (Standing Committee on Finance, Enlarged Committee for Route Charges, Budgetary and Financial Working Group MUAC)

* deelname aan Eurocontrol werkgroepen met betrekking tot safety, technische en operationele aspecten (NETWORK operations team (NETOPS), Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo support to ATM, Aeronautical Data Quality Regulators Working Group, AIM /SWIM team...).

* ondersteuning voor antwoorden op parlementaire vragen, State Letters en andere ICAO vragenlijsten, LSSIP document (Local Single Sky Implementation). Dit document omvat alle in acht te nemen actiepunten om de Europese ATM-programma's op elkaar af te stemmen.

* de dienst neemt ook regelmatig deel aan de vergaderingen van de EANPG (European Air Navigation Planning Group) en COG (EANPG coördinatiegroep).

* bijdrage aan de ontwikkeling en opstelling van de Safety Programma voor het DGLV.

* de dienst ging door met het aanreiken van de technische en reglementaire expertise in het raam van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van het beheer van de geluidshinder rond

développer des projets airspace design et visant à parvenir à des décisions relatives à un équilibre financier entre les différents ANSPs du FABEC en parallèle à ces projets.

* participation à de nombreux groupes de travail internationaux dans les matières techniques telles que : les groupes de travaux interopérabilité et ADQ Eurocontrol; développement du projet eTOD, les groupes de travaux AIM Eurocontrol, les groupes de travaux internationaux RPAS...

* participation dans le cadre de la réalisation du « Ciel unique européen », aux réunions du « Comité Ciel unique » organisées par la Commission européenne, qui ont pour objet essentiellement l'examen et l'approbation, après modifications rédactionnelles et de fond, des différentes mesures d'exécution sur la base des quatre règlements de base SES.

* lancement et développement d'un projet de rédaction d'une réglementation ouvrant la possibilité d'utiliser des RPAS dans l'espace aérien national, en consultation avec tous les services et toutes les parties intéressées.

* participation aux travaux des groupes Eurocontrol recouvrant les aspects budgétaires et financiers (Standing Committee on Finance, Enlarged Committee for Route Charges, Budgetary and Financial Working Group MUAC)

* participation aux travaux des groupes Eurocontrol recouvrant les aspects safety, techniques et opérationnels (NETWORK operations team (NETOPS), Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo support to ATM, Aeronautical Data Quality Regulators Working Group, AIM /SWIM team...).

* support aux réponses aux questions parlementaires, State Letters et autres questionnaires ICAO, document LSSIP (Local Single Sky Implementation) comprenant tous les points d'action à respecter pour assurer la convergence des programmes ATM européens.

* le service a également participé régulièrement aux réunions de l'EANPG (European Air Navigation Planning Group) et du COG (EANPG Coordinating Group).

* contribution au développement et à la mise en place du Safety Programme pour la DGTA.

* Le service a continué à fournir l'expertise technique et réglementaire dans le dossier du cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris la gestion des nuisances sonores autour de

deze luchthaven en de implementering van de beslissingen 2008 et 2010 van de Ministerraden.

* de dienst heeft ook bijgedragen aan studies over de classificatieverandering in CTR, GNSS procedures en IFG vluchten in ongecontroleerde gebieden.

* De dienst heeft de samenwerking met Belgocontrol en met Defensie in de nationale coördinatiegroep voor de invoering van Bijlage 15 (Aeronautical Information Services) op Belgisch niveau voorgezet, met name door de ontwikkeling van een service level agreement met betrekking tot AIS.

* De dienst is het dossier betreffende de opname van de internationale luchtvaart in het Europese systeem van emissiehandel (ETS) in samenwerking met de diensten van de Staatssecretaris.

Dienst BSA-ANS (A-BSA)

Basisactiviteiten

De BSA-ANS is in België de door elke Europese lidstaat aangewezen nationale controle-instantie voor luchtvaartnavigatiedienstverleners. De BSA-ANS heeft hoofdzakelijk certificerings-, supervisie- en controletaken voor wat betreft de betrouwbare en doeltreffende levering van luchtvaartnavigatiediensten in het kader van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim".

De BSA-ANS staat in voor de certificering van de vier categorieën luchtvaart-navigatiedienstverleners die vanuit het nationale grondgebied wensen te opereren: ATS (*Air Traffic Services*), CNS (*Communication-Navigation-Surveillance*), AIS (*Aeronautical Information Services*) en MET (meteorologische dienst). In België gaat het over drie ATM-, één AIS-, één MET- en één CNS-organisatie.

De afgifte, wijziging en hernieuwing van certificaten worden uitgevoerd via een strenge en onafgebroken controle van de naleving van de gemeenschappelijke door de Europese reglementering opgelegde vereisten (*Common Requirements*). Deze controle vereist belangrijke auditactiviteiten ter plaatse.

De BSA-ANS heeft ook als taak de naleving van de gemeenschappelijke vereisten te controleren, vóór de benoeming door de Minister van alle luchtverkeerdienstverleners (ATS) en meteorologische diensten (MET) die in het Belgische luchtruim wensen te opereren vanuit een ander land in de Europese Unie.

Daarnaast certificeert de BSA-ANS organisaties die zich bezighouden met de opleiding van de

cet aéroport et la mise en œuvre des décisions des Conseils des Ministres de 2008 et 2010.

* Le service a également contribué aux études relatives au changement de classification dans les CTR, aux procédures GNSS et aux vols IFG en espaces non-contrôlés.

* Le service a continué à collaborer avec Belgocontrol et la Défense dans le groupe de coordination nationale pour la mise en place de l'Annexe 15 (Aeronautical Information Services) au niveau belge, et notamment par la rédaction d'un «service level agreement» relatif aux AIS.

* Le service a continué à suivre le dossier de l'intégration de l'aviation internationale dans le système européen d'échange de quotas d'émission (ETS) en collaboration avec les services du Secrétaire d'Etat.

Service BSA-ANS (A-BSA)

Activités de base

La BSA-ANS est en Belgique l'autorité nationale de surveillance des prestataires de services de navigation aérienne, désignée par chaque État membre européen. La BSA-ANS exerce essentiellement des tâches de certification, de supervision et de contrôle en ce qui concerne la prestation fiable et efficace de services de navigation aérienne, dans le cadre de la réalisation du « Ciel Unique Européen ».

La BSA-ANS est chargée de la certification des quatre catégories de prestataires de services de navigation aérienne souhaitant opérer à partir du territoire national: ATS (*Air Traffic Services*), CNS (*Communication-Navigation-Surveillance*), AIS (*Aeronautical Information Services*) et MET (Météo – service météorologique). La Belgique compte trois organismes ATM, un organisme AIS, un organisme MET et un organisme CNS.

Les certificats sont délivrés, modifiés et renouvelés après un contrôle strict et continu du respect des exigences communes imposées par la réglementation européenne (*Common Requirements*). Ce contrôle requiert d'importantes activités d'audit sur place.

La BSA-ANS a également pour mission de contrôler si les exigences communes sont respectées et cela avant que le Ministre nomme les prestataires de services "circulation aérienne (ATS)" et "services météorologiques (MET)" qui souhaitent opérer dans l'espace aérien belge à partir d'un autre pays de l'Union européenne

La BSA-ANS certifie également les organisations chargées de la formation des contrôleurs aériens : le

luchtverkeersleiders: de opleidingscenter van Belgocontrol, het IANS van Eurocontrol en het opleidingscenter van MUAC. De BSA-ANS voerde 4 audits uit op deze opleidingscentra.

Ten slotte is de BSA-ANS ook verantwoordelijk voor het maken van voorstellen aan de Directeur-generaal van het DGLV om boetes of dringende maatregelen op te leggen aan de dienstverleners in verband met de veiligheid, in het bijzonder de beperking, opheffing of intrekking van het certificaat.

Operationele doestellingen (+ indicatoren)

- Certificeren van nationale en internationale verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ATS,AIS,CNS,MET)

90 % van de audits voor de initiële erkenning van verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden uitgevoerd volgens planning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager. De aard en de duur van het certificatieproces is afhankelijk van de domeinen (ATS,AIS,CNS,MET) waarvoor certificatie werd aangevraagd. Het certificaat heeft een geldigheidsduur van zes jaar.

- Superviseren van nationale en internationale verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ATS, AIS, CNS, MET)

90 % van de audits worden uitgevoerd volgens de jaarlijkse auditplanning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager.

- Certificeren van nationale en internationale ATS - opleidingsorganismen

90 % van de audits voor de initiële erkenning van ATS -opleidingsorganismen worden uitgevoerd volgens planning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager. Het certificaat heeft een geldigheidsduur van zes jaar.

- Superviseren van de bekwaamheidsnormen voor luchtverkeersleiders

Houden van toezicht en audits op het opleidingssysteem: 90 % van de audits worden uitgevoerd volgens de jaarlijkse auditplanning.

centre de formation de Belgocontrol, l'ANS d'Eurocontrol et le centre de formation de MUAC. Le BSA-ANS a effectué 4 audits dans ces centres de formation.

La BSA-ANS se doit finalement aussi de faire des propositions au Directeur général de la DGTA, propositions d'amendes ou de mesures d'urgence imposées, dans le domaine de la sécurité, aux prestataires de services notamment la restriction, l'abrogation ou le retrait du certificat.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Certifier des prestataires nationaux et internationaux de services de navigation aérienne. (ATS,AIS,CNS,MET)

90 % des audits pour l'agrément initial de prestataires de services de navigation aérienne se font sur base d'un planning. Le planning de l'audit est dressé en concertation avec le demandeur. La nature et la durée du processus de certification dépend des domaines (ATS,AIS,CNS,MET) pour lesquels la demande de certification est introduite. Le certificat a une durée de validité de 6 ans.

- Superviser les prestataires nationaux et internationaux de services de navigation aérienne (ATS, AIS, CNS, MET)

90 % des audits se font sur base d'un planning d'audit annuel. Le planning d'audit est dressé en concertation avec le demandeur.

- Certifier les organismes de formation ATS nationaux et internationaux

90 % des audits pour l'agrément initial d'organismes de formation ATS – se font sur base d'un planning. Le planning d'audit est dressé en concertation avec le demandeur. Le certificat a une durée de validité de six ans.

- Superviser les normes de compétences pour les contrôleurs aériens

Superviser et réaliser des audits sur le système de formation : 90 % des audits se font sur base du planning d'audit annuel.

Realisaties 2013

categorie	aantal Belgische Providers	aantal audits
ATM	2	0
AIS	1	0
MET	1	0
CNS	2	4
Training-licences	3	12

Dienst Luchthavens (A-POR)*Basisactiviteiten*

Deze dienst staat in voor de redactie van de reglementering inzake de certificatie van luchthavens en de implementatie ervan. Naast de reglementering inzake de gecertificeerde luchthavens werkt deze dienst ook de reglementering inzake de machtiging van niet-gecertificeerde luchtvaartterreinen (vliegvelden, helihavens, ulmodromen) uit en houdt zich bezig met de implementatie ervan. Andere reglementering waarvoor deze dienst bevoegd is, is de reglementering inzake de luchtvaarterfdienstbaarheden van de luchthavens met inbegrip van bebakening van hindernissen, de reglementering inzake luchtvaartactiviteiten en luchtporten (parachutespringen, vliegmeetings, ...), de reglementering inzake de toelating voor luchtactiviteiten die de luchtvaart kunnen hinderen (ballonvaart, vuurwerk, modelvliegtuigen, ...), de reglementering inzake de toewijzing van "slots", de grondafhandeling en de luchthavengelden. Ten slotte bestudeert en werkt de dienst Luchthavens mee aan de aanpassing van het deel van de luchtverkeersregels waar de dienst verantwoordelijk voor is, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

Naast het regelgevende werk draagt A-POR bij aan de activiteiten van ICAO, de Europese Unie en de GASR.

Zij beheert de onroerende goederen die eigendom zijn van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de terreinoverdrachten ten behoeve van The Brussels Airport Company en Belgocontrol.

Ze verzamelt statistieken over het luchtverkeer op de Belgische luchthavens en verstrekt beschikbare statistische informatie op vraag van interne en externe klanten.

Réalisations 2013

catégorie	Nombre de prestataires belges	Nombre d'audits
ATM	2	0
AIS	1	0
MET	1	0
CNS	2	4
Training-licences	3	12

Service Aéroports (A-POR)*Activités de base*

Ce service est chargé de rédiger et de mettre en œuvre la réglementation relative à la certification des aéroports. Outre la réglementation relative aux aéroports certifiés, ce service élabore également la réglementation concernant l'autorisation de terrains d'aviation non certifiés (aérodromes, héliports, ulmodromes), tout en assurant sa mise en œuvre. Le service A-POR est également compétent au niveau de la réglementation relative aux servitudes aéronautiques des aéroports, en ce compris le balisage des obstacles; la réglementation sur les activités aéronautiques et sports aériens (parachutisme, meetings aériens, ...); la réglementation concernant l'autorisation d'activités aéronautiques susceptibles d'entraver la navigation aérienne (navigation aérostatique, feux d'artifice, aéromodélisme, ...); la réglementation relative à l'attribution des "créneaux horaires" (slots), l'assistance en escale et les redevances aéroportuares. Enfin, le Service Aéroports étudie et collabore à l'adaptation de la partie des règles de l'air dont le service est responsable, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale.

Outre le travail à réaliser sur le plan de la réglementation, le service A-POR contribue aux activités de l'OACI, de l'Union européenne et de GASR.

Il gère les biens immeubles qui appartiennent au SPF Mobilité et Transports et les cessions de terrain au profit de The Brussels Airport Company et de Belgocontrol.

Le service A-POR rassemble dans les aéroports belges les statistiques se rapportant au trafic aérien et communique, à la demande de clients internes et externes, les informations statistiques disponibles.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De luchthavens certificeren (Bijlage 14, deel I, van ICAO).

Auditeren in overeenstemming met de goedgekeurde jaarplanning: 95% van de geplande audits worden effectief binnen het geplande trimester uitgevoerd

- Machtigingen verstrekken aan de vliegvelden en de helihavens en hun conformiteit verifiëren

Controles uitvoeren op de permanente vliegvelden (incl. ULM-terreinen) en helihavens in overeenstemming met de goedgekeurde jaarplanning: 90% van de geplande controles worden effectief binnen het geplande trimester uitgevoerd.

Adviezen voor permanente vliegvelden (incl. ULM-terreinen) en helihavens worden binnen een redelijke termijn verleend, zonder de andere doelstellingen van de dienst in het gedrang te brengen: elk advies wordt binnen 60 werkdagen (na de schriftelijke aanvraag) verleend.

Aanvragen voor tijdelijke vliegvelden en helihavens worden op tijd beantwoord: 90% van de aanvragen worden binnen de 10 werkdagen en ten laatste 1 werkdag vóór de startdatum beantwoord.

- Toelatingen voor luchtvaartactiviteiten verstrekken.

Aanvragen voor:

- luchtvaartactiviteiten
- afwijkingen van de minimale vlieghoogte (vliegverkeersregels) en verboden zones (vb. P1)
- modelluchtvaart-meetings, ballonmeetings en luchtvaartmeetings

worden op tijd beantwoord: 90% van deze aanvragen worden binnen de 10 werkdagen en ten laatste 1 werkdag vóór de startdatum beantwoord.

- Bouwadviezen verlenen (i.v.m. luchtvaarterfdienstbaarheden)

De aanvragen voor bouwadviezen (i.v.m. luchtvaarterfdienstbaarheden), incl. aanvragen met betrekking tot windturbines, worden vóór de gevraagde deadline beantwoord: 90% van de aanvragen worden minstens 1 werkdag vóór de wettelijke deadline beantwoord.

- Opvolgen van economische dossiers, met name de toewijzing van slots, de grondafhandelingsmarkt op Brussels Airport en de economische regulering van Brussels Airport

Actieve deelname aan de werkzaamheden van nationale en internationale instellingen die zich

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Certifier les aéroports (Annexe 14, partie I de l'OACI)

Auditer conformément au planning annuel approuvé: 95% des audits planifiés sont effectivement réalisés dans le trimestre prévu

- Délivrer des autorisations aux aérodromes et héliports et vérifier leur conformité

Réaliser des contrôles sur les aérodromes (y compris les ULModromes) et les héliports permanents conformément au planning annuel approuvé : 90% des contrôles prévus sont effectivement réalisés dans le trimestre prévu.

Les avis pour aérodromes (y compris les ULModromes) et héliports permanents sont donnés dans un délai raisonnable, sans compromettre les autres objectifs du service: chaque avis est donné dans les 60 jours ouvrables (après la demande écrite). Il est répondu à temps aux demandes pour aérodromes et héliports temporaires: 90% des demandes sont traitées dans les 10 jours ouvrables et au plus tard 1 jour ouvrable avant la date de lancement.

- Délivrer des autorisations pour activités aéronautiques.

Les demandes pour:

- activités aéronautiques
- dérogations par rapport à la hauteur de vol minimale (règles de l'air) et aux zones interdites (ex. P1)
- meetings d'aéromodélisme, spectacles aériens de ballons et meetings aériens

sont traitées dans les temps: 90% de ces demandes sont traitées dans les 10 jours ouvrables et au plus tard 1 jour ouvrable avant la Date de lancement.

- Donner des avis en matière de Construction (en ce qui concerne les servitudes aéronautiques)

Les demandes pour des avis en matière de construction (concernant les servitudes aéronautiques), en ce compris les demandes relatives aux éoliennes sont traitées avant la date d'échéance demandée: 90% des demandes sont traitées au moins 1 jour ouvrable avant le deadline légal.

- Suivre les dossiers économiques, notamment l'attribution des créneaux horaires, le marché de l'assistance en escale à Brussels Airport et la régulation économique de Brussels Airport

Participation active aux travaux des instances nationales et internationales qui s'occupent de

bezighouden met uitvoering van of toezicht op de slot - verordening

Binnen de gestelde termijn de binnengekomen vragen i.v.m. de Economische regulering en grondafhandeling behandelen.

- Beheren van onroerende goederen

Beheren van onroerende goederen die eigendom zijn van het DGLV en behandelen van dossiers met betrekking tot de onroerende goederen die nodig zijn voor de exploitatie van Brussels Airport en van de luchtvaarnavigatiediensten.

Realisaties 2013

De dossiers van de zes gecertificeerde luchthavens (Brussel-Nationaal, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Luik-Bierset en Kortrijk-Wevelgem) werden opgevolgd, met veel aandacht voor de correcties van eerdere auditvaststellingen. In totaal vonden in 2013 40 audits plaats bij deze luchthavens.

Naast de 6 gecertificeerde luchthavens zijn er in België 40 vliegvelden, 1 "off-shore" helihaven en 66 "on-shore" helihavens. En 2013 heeft de dienst 15 controles uitgevoerd op luchthavens en 24 op helihavens. 313 adviezen ivm bouwvergunningen werden afgeleverd en 241 adviezen voor windturbines.

Daarnaast werden 41 toelatingen gegeven voor het loslaten van ballonnetjes, 6 toelatingen voor kabelballons, 216 toelatingen voor vuurwerk, 14 toelatingen voor skytracers, 14 toelatingen voor het droppen van voorwerpen, 44 toelatingen voor het opstijgen met een luchtballon, 27 toelatingen voor parachutesprongen, 4 toelatingen voor een vliegerevenement, 54 afwijkingen op de minimale vlieghoogte of het vliegverbod boven Brussel en 10 toelatingen voor ballonvaartmeetings.

Directie Vergunningen (LIC)

Dienst Opleiding (L-TRA)

Basisactiviteiten

De dienst Opleiding keurt de instellingen goed die instaan voor de opleidingen voor het bekomen van vliegvergunningen (FTO en RF) en de kwalificaties (TRTO). Ze keurt ook de vormingsprogramma's voor deze instellingen goed. Zij controleert de synthetische opleiders of simulatoren.

Naast de vliegscholen keurt L-TRA de organismen goed die instaan voor de vorming van onderhoudspersoneel volgens de EASA Part-147 regelgeving.

l'exécution ou du contrôle du Règlement sur les créneaux horaires

Traiter les demandes entrantes concernant la régulation économique et l'assistance en escale dans le délai fixé

- Gérer les biens immobiliers

Gérer les biens immobiliers qui sont la propriété de la DGTA et traiter les dossiers relatifs aux biens immobiliers qui sont nécessaires pour l'exploitation de Brussels Airport et des services de navigation aérienne

Réalisations 2013

Les dossiers des six aéroports certifiés (Bruxelles-National, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Liège-Bierset et Kortrijk-Wevelgem) ont été suivis et une attention toute particulière a été portée aux corrections des constatations d'audits précédents. Au total, 40 audits d'aéroports ont eu lieu en 2013.

Outre les 6 aéroports certifiés, il existe en Belgique 40 aérodromes, 1 héliport « off-shore » et 66 héliports « on-shore ». En 2013, le service a effectué des contrôles sur 15 aérodromes et 24 héliports. 313 avis ont été rendus sur des permis de bâtir et 241 avis sur des éoliennes.

De plus, le service a délivré 41 autorisations pour des lâchers de ballonnets, 6 pour des ballons captifs, 216 pour des feux d'artifice, 14 pour des skytracers, 14 pour des largages d'objets, 44 pour des ascensions de ballons à air chaud, 27 pour des sauts en parachute, 4 pour un meeting aérien, 54 dérogations à l'altitude minimale de vol ou à l'interdiction de vol au-dessus de Bruxelles et 10 autorisations pour des spectacles aériens de ballons.

Direction Licences (LIC)

Service Formation (L-TRA)

Activités de base

Le Service Formation agréé les organismes chargés des formations à suivre en vue de l'obtention des licences de vol (FTO et RF) et des qualifications (TRTO). Il approuve également les programmes de formation de ces organismes et contrôle les entraîneurs synthétiques de vol ou simulateurs.

Outre les écoles de pilotage, le service L-TRA agréé également, conformément à la réglementation EASA Part 147, les organismes chargés de la formation du personnel de maintenance (EASA Part-147).

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De dossiers voor goedkeuring van de luchtvaartscholen (FTO, TRTO en RF) behandelen evenals de opleidingsprogramma's.

Een goedkeuring hernieuwen: 90% van de non-conformiteitrappen worden binnen 14 werkdagen na de audit verstuurd. 50 audits op jaarbasis halen.

Een goedkeuring wijzigen: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en 80% van de rapporten worden binnen een maand na ontvangst verstuurd.

- De dossiers voor goedkeuring van synthetische vliegtrainers behandelen.

Een goedkeuring verstrekken: de analyse van de QTG's ("Qualification Test Guide") wordt uitgevoerd en de inspectie van de simulators wordt in 90% van de gevallen binnen 3 maanden na ontvangst van de aanvraag uitgevoerd.

Een goedkeuring hernieuwen: de auditplanning van één audit per jaar per simulator wordt bepaald en nageleefd. 90 % van de audits worden binnen drie maanden vóór de hernieuwingsdatum van het simulatorcertificaat uitgevoerd.

- De dossiers voor goedkeuring van de instellingen voor opleiding van onderhoudspersoneel behandelen (EASA Part 147) evenals de opleidingsprogramma's.

Een goedkeuring verstrekken: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en in 90% van de gevallen wordt het rapport binnen drie maanden na ontvangst verstuurd.

Een goedkeuring wijzigen: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en in 80% van de gevallen wordt het rapport binnen één maand na ontvangst verstuurd.

- Een database met examenvragen betreffende de organisatie van theoretische examens bijhouden.

Examenvragen maken: per semester wordt één serie vragen gemaakt.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers d'agrément des écoles de pilotage (FTO, TRTO et RF), ainsi que les programmes de formation

Renouveler un agrément : 90% des rapports des non-conformités sont envoyés dans les 15 jours ouvrables suivant l'audit. Atteindre sur base annuelle 50 audits.

Modifier un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et 80% des rapports sont envoyés dans le mois suivant la réception

- Traiter les dossiers d'agrément d'entraîneurs de vol synthétique

Délivrer un agrément : l'analyse des QTG ("Qualification Test Guide") est réalisée et l'inspection des simulateurs est effectuée dans 90% des cas endéans les 3 mois suivant la réception de la demande.

Renouveler un agrément : le planning d'audit d'un audit par an par simulateur est établi et respecté. 90 % des audits sont réalisés dans les trois mois qui précèdent la date de renouvellement du certificat du simulateur.

- Traiter les dossiers d'agrément des organismes de formation du personnel à la maintenance (EASA Part 147), ainsi que les programmes de formation

Délivrer un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et le rapport est envoyé dans 90% des cas endéans les trois mois suivant la réception.

Modifier un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et le rapport est envoyé dans 80% des cas endéans le mois suivant la réception.

- Gérer une base de données de questions d'examen relatives à l'organisation des examens théoriques

Créer des questions d'examen : un jeu de question est créé par semestre.

Realisaties 2013

Aantal Belgische vliegscholen op 31/12/2013:

type vliegschool	aantal Belgische vliegscholen
FTO	12
TRTO	5
RF	48
Maintenance training	4
Individual training	12

In 2013 werden de volgende audits uitgevoerd:

type vliegschool	aantal audits
FTO	25
TRTO	2
RF	1
Maintenance training	3

In België zijn er in totaal acht uitbaters van vluchtsimulators voor vliegtuigen en één voor helikopters actief. Deze uitbaters beschikken samen over het volgende aantal simulators:

type simulator	aantal
vliegtuigen	8
helikopters	1
andere	12

Dienst Vergunningen (L-PEL)**Basisactiviteiten**

Deze dienst reikt de vergunningen uit voor het vliegend personeel. Deze vergunningen worden ofwel volgens de nationale reglementering ofwel volgens de JAR-reglementen afgeleverd. In 2010 werden nog enkel JAR-vergunningen afgeleverd.

Zij organiseert de theoretische examens voor het behalen van de vliegvergunningen. Zij valideert en erkent de in het buitenland behaalde vliegvergunningen. Er zijn verschillende types vliegvergunningen: PPL (Private Pilote License), CPL (Commercial Pilote License), ATPL (Airline Transport Pilote License).

De dienst neemt in het kader van EASA deel aan de Europese harmonisering van de reglementen inzake het vliegend personeel.

Réalisation 2013

Nombre d'écoles de pilotage belges au 31/12/2013:

type d'école de pilotage	Nombre d'écoles de pilotage belges
FTO	15
TRTO	5
RF	48
Maintenance training	4
Individual training	12

En 2013, les audits suivants ont été réalisés:

type d'école de pilotage	Nombre d'audits
FTO	25
TRTO	2
RF	1
Maintenance training	3

Huit exploitants de simulateurs de vol pour avions et un pour hélicoptères sont également actifs en Belgique. En tout, ces exploitants disposent du nombre suivant de simulateurs :

Type de simulateur	nombre
Avions	8
Hélicoptères	1
autres	12

Service Licences (L-PEL)**Activités de base**

Ce service délivre les licences au personnel navigant. Ces licences ont été délivrées soit selon la réglementation nationale, soit selon les réglementations JAR. En 2010, seules des licences JAR ont été délivrées.

Le service L-PEL organise les examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol. Il valide et agréé les licences de vol obtenues à l'étranger. Il existe plusieurs types de licences de vol: PPL (Private Pilot License), CPL (Commercial Pilot License), ATPL (Airline Transport Pilot License).

Le service participe dans le cadre de l'EASA à l'harmonisation européenne des règlements concernant le personnel navigant.

De dienst L-PEL neemt deel aan de Europese harmonisering van de JAR-reglementen inzake het vliegend personeel.

Naast vergunningen voor het vliegend personeel kent L-PEL de vergunningen toe voor mecaniciens van onderhoudsateliers (EASA Part 66).

De dienst staat ook in voor de aflevering van de vergunningen luchtverkeersleiders.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Behandelen van de dossiers in verband met vliegvergunningen

90% van de vliegvergunningen privaat piloot worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de vliegvergunningen beroepsbestuurder worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de vliegvergunningen lijnbestuurder worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met vergunningen onderhoudspersoneel luchtvaartuigen

90% van de vergunningen onderhoudspersoneel luchtvaartuigen worden hernieuwd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met inschrijvingen van luchtvaartuigen.

90% van de inschrijvingen van luchtvaartuigen in het luchtvaartregister worden uitgevoerd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de wijzigingen aan een inschrijvingsbewijs van een luchtvaartuig worden uitgevoerd binnen de 3 werkdagen.

90% van de wijzigingen aan een registratiebewijs van een ultralicht motorluchtvaartuig of een paramotor worden uitgevoerd binnen de 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met toelatingen instructeur synthetisch vliegen (SFI)

90% van de toelatingen SFI worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de toelatingen SFI worden hernieuwd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Afgeven van vergunningen aan luchtverkeersleiders

Le service L-PEL participe, en matière de personnel navigant, à l'harmonisation européenne des règlements JAR.

Outre les licences pour le personnel navigant, le service L-PEL délivre également des licences pour les mécaniciens des ateliers de maintenance (EASA Part 66).

Le service assume également la délivrance des licences des contrôleurs aériens.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers de licences de vol

90% des licences de vol pour pilotes privés sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des licences de vol pour pilotes professionnels sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des licences de vol pour pilotes de ligne sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers de licences personnel de maintenance aéronefs

90% des licences personnel de maintenance aéronefs sont renouvelées dans un délai de 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers d'immatriculations d'aéronefs.

90% des immatriculations d'aéronefs dans la Matricule Aéronautique se font dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des modifications de certificats d'immatriculation d'aéronefs se font dans les 3 jours ouvrables.

90% des modifications de certificats d'immatriculation d'aéronef ultraléger motorisé ou para moteur se font dans les 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers d'autorisations d'entraîneur de vol synthétique (SFI)

90% des autorisations SFI sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des autorisations SFI sont renouvelées dans un délai de 3 jours ouvrables

- Délivrer des licences aux contrôleurs aériens

90 % van de vergunningen wordt afgeleverd binnen de 3 werkdagen

- Organisatie van de theorie-examens voor het bekomen van de vliegvergunningen

Foutloos functioneren van Icarus

Realisaties 2013

Aantal geldige vergunningen op 31/12/2013:

type vergunning	aantal
PPL	2527
CPL	1165
ATPL	1563
Instrument Rating (A&H)	339
Flight Instructor Rating (A&H)	369
Free Balloon	221
Aircraft Maintenance	798
Air Traffic Controller	649
Air Traffic Controller Ratings	1937
Ultralight	536
Student Pilot	452
Student ATCO	99
Total	10655

Aantal afgelegde examens in 2013:

Type examen	aantal
ATPLA	406
Ballon	7
CPLA	0
CPLH	0
IR(A)	1
IR(H)	0
PPLA	387
PPLH	43
ULM	77
Total	921

Op 31/12/2013 bevatte het register van Belgische burgerluchtvaartuigen 2 644 luchtvaartuigen:

type luchtvaartuig	aantal
1-motorige vliegtuigen	600
2-motorige vliegtuigen	148
3-motorige vliegtuigen	9
4-motorige vliegtuigen	25
helikopters	201
Zweefvliegtuigen	391
Ballonnen	516

90 % des licences sont délivrées dans les 3 jours ouvrables

- Organisation des examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol

Fonctionnement sans erreur d'Icarus

Réalisations 2013

Nombre de licences validées au 31/12/2013 :

type de licence	nombre
PPL	2527
CPL	1165
ATPL	1563
Instrument Rating (A&H)	339
Flight Instructor Rating (A&H)	369
Free Balloon	221
Aircraft Maintenance	798
Air Traffic Controller	649
Air Traffic Controller Ratings	1937
Ultralight	536
Student Pilot	452
Student ATCO	99
Total	10655

Nombre d'examens passés en 2013 :

type d'examen	nombre
ATPLA	406
Ballon	7
CPLA	0
CPLH	0
IR(A)	1
IR(H)	0
PPLA	387
PPLH	43
ULM	77
Total	921

Au 31/12/2013, le matricule des avions civils belges comportait 2 644 aéronefs :

type d'aéronef	nombre
1-avions monomoteurs	600
2-avions bimoteurs	148
3-avions trimoteurs	9
4-avions quadrimoteurs	25
hélicoptères	201
planeurs	391
ballons	516

ULM's	402
DPM's	176
Motorzweefvliegtuigen	176

Luchtvaartinspectie Veiligheid (SAF)

Basisactiviteiten

De kerntaak van de dienst Veiligheid is het bevorderen van een veilige en duurzame luchtvaart door middel van het toezicht op en de handhaving van de wet- en regelgeving. Dit gebeurt door het uitvoeren van enerzijds doelgerichte inspecties naar aanleiding van risicoanalyses en anderzijds door inspecties ingevolge klachten of op vraag van politie of parket.

Het doel van deze inspecties is om de luchtvaartreglementering door onder meer de uitbaters van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen, sportluchtvaart en –beoefenaars te doen naleven. Maar de dienst Veiligheid inspecteert ook het luchtvervoer van gevaarlijke goederen en de verladers (“handling agenten”) van luchtvracht.

Met het oog op een grotere luchtvaartveiligheid voor de burger zijn er ook preventieve en doelgerichte inspecties voorzien bij de luchtvaarttechnische bedrijven en bij de luchtverkeerdienstverlener. Daarnaast vinden nog inspecties plaats inzake vliegtuiggeluid. Deze inspecties beperken zich niet enkel tot Belgische vliegtuigen, ook buitenlandse vliegtuigen kunnen aan een inspectie onderworpen worden. De uit de inspecties bekomen operationele gegevens kunnen gebruikt worden bij het uittekenen van de beleidspolitiek. Daarenboven worden klachten of vragen omtrent veiligheid van vliegtuigen of luchthavens door de Dienst Veiligheid behandeld.

De inspectie en toezichtdomeinen van de dienst Veiligheid zijn:

- luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart;
- de vakbekwaamheid van luchtverkeerdienstverlener (ANSP);
- gevaarlijke goederen:
 - Inspectie op gevaarlijke goederen aan boord van een vliegtuig (vliegtuiginspectie)
 - Inspectie van magazijnen en documenten (inspectie van verladers van luchtvracht – luchtvaartmaatschappijen)
- Luchtvaartmaatschappijen en commerciële exploitatie:
 - Inspecties van “flight operations”
 - Inspecties van “ground operations en grondafhandelingsbedrijven”

ULM	402
deltaplans	176
motoplaneurs	176

Inspection Aéronautique de Sécurité (SAF)

Activités de base

La tâche principale du service Sécurité est de promouvoir une aviation sûre et durable en contrôlant et faisant respecter la législation et la réglementation. Cela passe par la réalisation d'inspections ciblées qui font suite à des analyses de risques, mais aussi par des inspections menées à la suite de plaintes ou à la demande de la police ou du parquet.

Ces inspections ont pour but de faire respecter la réglementation aéronautique générale par tous les partenaires concernés par la navigation aérienne. Il s'agit entre autres des exploitants d'aérodromes, des compagnies aériennes, du secteur de l'aviation générale, de l'aviation sportive et de ses pratiquants. Mais le service Sécurité inspecte également le transport aérien de marchandises dangereuses et les agents d'escale (“handling agents”) pour le fret aérien.

Pour augmenter la sécurité aérienne pour les citoyens, des inspections préventives et ciblées sont également effectuées auprès des entreprises de technique aéronautique et auprès du prestataire de services de navigation aérienne. Par ailleurs, des inspections sont également réalisées en matière de bruit des aéronefs. Ces inspections ne se limitent pas uniquement aux avions belges, mais portent également sur les avions étrangers. Les données opérationnelles provenant des inspections peuvent être utilisées pour définir la politique à mener en matière de bruit des avions. Les plaintes ou questions relatives à la sécurité des avions ou des aéroports sont également traitées par le service Sécurité.

Les inspections et domaines de surveillance du service Sécurité sont les suivants :

- Aérodromes, espace aérien et aviation sportive
- La capacité professionnelle des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP)
- Marchandises dangereuses
 - Inspection des marchandises dangereuses à bord de l'avion (inspection de l'avion)
 - Inspection des entrepôts et des documents (inspection des agents de service d'escale des compagnies de fret aérien)
- Compagnies aériennes et exploitation commerciale
 - Inspection des opérations aériennes
 - Inspection des opérations au sol et des prestataires de service

- SAFA-inspecties (vliegtuiginspecties - Safety Assessment of Foreign Airplanes)
- SANA-inspecties (vliegtuiginspecties - Safety Assessment of National Airplanes)
- Luchtvaarttechnische bedrijven:
 - Algemene luchtvaart
 - Commerciële luchtvaart
- Geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel;
- "Slots monitoring" op de Luchthaven Brussel;
- Behandeling van klachten ingediend door burgers, politie, publieke administratie of parket;
- Diverse projecten oa advies- en sensibiliseringscampagnes van de industrie inzake veiligheid en de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Opleiden, certificeren of mandateren van het personeel van de luchthaveninspecties en de luchtvaartinspectie

Afleveren van een mandaat of certificaat: het mandaat of certificaat wordt afgeleverd binnen 20 dagen na het slagen van een examen en het voldoen aan alle voorwaarden.

Hernieuwen van een mandaat of certificaat: hernieuwing (om de 3 jaar voor luchthaveninspecties en om de 5 jaar voor de luchtvaartinspectie) wordt afgeleverd binnen 20 dagen na het volgen van een refreshercursus en het slagen van een examen en het voldoen aan alle voorwaarden.

Opleiding van het personeel: in samenwerking met EASTI een opleiding verzekeren van het personeel conform aan de EC -voorschriften.

- Opvolging achtergrondcontrole

Aan alle vergaderingen zal deelgenomen worden.

- Uitvoeren van inspecties m.b.t. de veiligheid

Belgischeluchtvaartuigen: 20 inspecties/jaar; Buitenlandse luchtvaartuigen: 110 inspecties/jaar;

Luchthavens: 40 inspecties/jaar; Gevaarlijke goederen: 40 inspecties/jaar;

Luchtvaartmaatschappijen: 40 inspecties/jaar; Technische diensten: 16 inspecties/jaar;

Luchtverkeersleiding: 12 inspecties/jaar.

Op basis van risico-analyses: in functie van de uitgevoerde risico-analyses.

d'assistance en escale

- Inspections SAFA (inspection des avions - Safety Assessment of Foreign Airplanes)
- Inspections SANA (inspection des avions - Safety Assessment of National Airplanes)
- Entreprises de technique aéronautique
 - Aviation générale
 - Aviation commerciale
- Nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles
- "Slot monitoring" à l'aéroport de Bruxelles
- Traitement des plaintes introduites par les citoyens, la police, l'administration publique ou le parquet
- Différents projets, en outre des campagnes de recommandations et des campagnes de sensibilisation de l'industrie à la sécurité aérienne, et la déclaration d'incidents survenant dans l'aviation civile

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Formation, certification et mandats pour le personnel des inspections aéroportuaires et de l'inspection aéronautique

Délivrance d'un mandat ou d'un certificat : le mandat ou le certificat est délivré dans les 20 jours de la réussite d'un examen, toutes les conditions étant remplies.

Renouvellement d'un mandat ou certificat : le renouvellement (tous les 3 ans pour les inspections aéroportuaires, et tous les 5 ans pour l'inspection aéronautique) est délivré dans les 20 jours après avoir suivi un recyclage et la réussite d'un examen, toutes les conditions étant remplies.

Formation du personnel : en collaboration avec EASTI, assurer la formation du personnel conformément aux prescriptions CE.

- Suivi vérification d'antécédents

Participation à toutes les réunions.

- Réalisation d'inspections en matière de sécurité.

Aéronefs belges: 20 inspections/an;

Aéronefs étrangers: 110 inspections/an;

Aéroports: 40 inspections/an;

Marchandises dangereuses: 40 inspections/an;

Compagnies aériennes: 40 inspections/an;

Services techniques : 16 inspections/an;

Contrôle aérien: 12 inspections/an.

Sur base d'analyses de risques : en fonction des analyses de risques réalisées.

- Toezicht houden op de naleving van de geluidsvoorschriften

De jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd: 60 inspecties/jaar.

- Uitvoeren van risicoanalyses

Invoeren van gegevens in database (ECCAIRS): meldingen incidenten zullen binnen de 10 werkdagen ingebracht worden in de ECCAIRS-database.

De resultaten van de jaarlijkse risicoanalyse samen met het overzichtsrapport zijn beschikbaar ten laatste 3 maand na het afgelopen jaar.

- Afhandelen van klachten

Aanvang van de behandeling van de klacht binnen de 10 werkdagen na ontvangst.

- Toezicht op naleving van slots: 40 inspecties/aar.
- Technisch advies verstrekken voor het afleveren van verkeersrechten

Binnen de 2 werkdagen wordt een technisch advies gegeven na ontvangst van de aanvraag voor het afleveren van verkeersrechten.

Realisaties 2013

Inspecties in 2013:

domein	Aantal inspecties
luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart	46
luchtverkeerdienst-verlener	12
gevaarlijke goederen	40
Luchtvaartoperaties	80
buitenlandse vliegtuigen (SAFA)	312
Luchtvaart bedrijven	16
Geluidsoverlast	170
slots monitoring	54
passagiersrechten	20
totaal	765

- Supervision du respect des prescriptions en matière de nuisances sonores.

Les normes quantitatives annuelles sont respectées: 60 inspections/an.

- Réalisation d'analyses de risques.

Entrer des données dans la base de données (ECCAIRS): les incidents doivent être communiqués dans la base de données ECCAIRS dans les 10 jours ouvrables.

Les résultats de l'analyse de risque annuelle ainsi que le rapport récapitulatif sont disponibles au plus tard 3 mois après l'année écoulée.

- Traitement des plaintes.

Début du traitement de la plainte dans les 10 jours de la réception.

- Contrôle du respect des créneaux horaires : 40 inspections/an.
- Fournir des conseils techniques pour octroyer des droits de trafic

Un avis technique est donné dans les 2 jours ouvrables après réception de la demande d'attribution de droits de trafic.

Réalisations 2013

Inspections en 2013 :

Domaine	nombre d'inspections
aérodromes, espace aérien et aviation sportive	46
prestataire de services de la circulation aérienne	12
marchandises dangereuses	40
Opérations aériennes	80
avions étrangers (SAFA)	312
entreprises aéronautiques	16
nuisances sonores	170
slots monitoring	54
Droits des passagers	20
total	765

Dienst Luchtvaartbeveiliging (SEC)*Basisactiviteiten*

De dienst Beveiliging is volgens het KB van 3 mei 1991 belast met het uitvoeren van beveiligingsaudits, inspecties, testen en onderzoeken op het vlak van de beveiliging van de luchtvaart met inbegrip van terrorisme- en criminaliteitsbestrijding. De controleactiviteiten omvatten inspecties, testprocedures en onderzoeken.

De dienst Beveiliging streeft naar een zo onafhankelijk mogelijke opstelling en een éénduidig toezicht.

De audit- en controledomeinen van de dienst Beveiliging zijn:

- Luchthavens (Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Oostende);
- Luchtvaartmaatschappijen (vliegtuig, passagiers, cabine, bagage/cargo en mail);
- Certificering en opleiding van beveiligingspersoneel van luchthavens;
- Erkende luchtvrachtagenten (Regulated Air Cargo Agents);
- "Known Consignors" (cargo);
- Beveiligingsapparatuur (screening).

On peut résumer les activités de base en :

- Erkennen van luchtvrachtagenten met betrekking tot de beveiliging
- Houden van toezicht op het vlak van de luchtvaartbeveiliging
- Mandateren van het personeel van de luchthaveninspectie
- Certificeren van de beveiligingsapparaten
- Beheren van crisissituaties naar aanleiding van luchtvaartincidenten

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Erkennen van luchtvrachtagenten en van "known consignors" m.b.t. beveiliging

Afleveren van de erkenning: alle aanvragen tot erkenning van luchtvrachtagenten worden correct uitgereikt binnen de maand na ontvangst van het volledige dossier. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen een brief gestuurd met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

Hernieuwen van een erkenning: alle erkenningen van luchtvrachtagenten worden correct hernieuwd 2 weken voor de vervaldatum voor zover aan alle voorwaarden vervuld zijn.

Service Sûreté Aéronautique (SEC)*Activités de base*

Conformément à l'AR du 3 mai 1991, le Service Sûreté est chargé de réaliser des audits de sûreté, des inspections, des tests et des enquêtes dans le domaine de la sûreté aérienne, y compris la lutte contre le terrorisme et la criminalité. Les activités de contrôle comprennent des inspections, des procédures de test et des enquêtes.

Le Service Sûreté tend à adopter une position aussi indépendante que possible et à mettre en place un contrôle parfaitement clair.

Les domaines d'audit et de contrôle du Service Sûreté sont :

- Les aéroports (Bruxelles, Antwerpen, Liège, Charleroi et Oostende) ;
- La sûreté des compagnies aériennes (avion, passagers, cabine, bagage/cargo et mail) ;
- Certification et formation du personnel de sûreté des aéroports
- Agents de fret aérien agréés (Regulated Air Cargo Agents) ;
- Known Consignors (cargo) ;
- Equipements de sûreté (screening).

On peut résumer les activités de base en :

- Agréer les agents de fret aérien en matière de sûreté
- Contrôler la sûreté aérienne
- Mandater le personnel de l'inspection aéroportuaire
- Certifier les équipements de sûreté
- Gérer les situations de crise suite à des incidents aéronautiques

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Agrément d'agents de fret aérien et de « known consignors » en matière de sûreté

Délivrance de l'agrément : toutes les demandes d'agrément émanant d'agents du fret aérien sont délivrées correctement dans le mois de la réception du dossier complet. En cas de dossier incomplet, une lettre est envoyée dans les 10 jours ouvrables pour réclamer les éléments manquants.

Renouvellement d'un agrément : tous les agréments d'agents de fret aérien sont renouvelés correctement 2 semaines avant la date échéance pour autant que toutes les conditions soient remplies.

- Houden van toezicht op het vlak van luchtvaartbeveiliging

Goedkeuren / wijzigen van beveiligingsplannen van luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden: goedkeuring zal gegeven worden binnen de maand na ontvangst van een volledig beveiligingsplan of van een wijziging ervan; Belgische luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden worden jaarlijks geauditeerd op vlak van beveiliging.

Houden van toezicht op de Belgische luchthavens en beveiligingspersoneel: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd
60 inspecties/jaar (20 op luchthavens en 40 op beveiligingspersoneel)

Goedkeuren van de beveiligingsplannen van Belgische luchtvaartmaatschappijen: goedkeuring zal gegeven worden binnen de maand na ontvangst van een volledig beveiligingsplan of diens wijzigingen.

Houden van toezicht op de Belgische luchtvaartmaatschappijen: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd: 32 inspecties/jaar

Houden van toezicht op de internationale luchtvaartmaatschappijen: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd:
32 inspecties/jaar

Houden van toezicht op de luchtvrachtagenten : De 120 luchtvrachtagenten zullen geïnspecteerd worden naar rato van 40 inspecties per jaar voor de aflevering van de erkenning en daarna continu voor de vervaldatum van het certificaat.

Houden van toezicht op de beveiliging van luchtverkeersleidingsinstallaties: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd
5 inspecties/jaar

- Opleiden, desgevallend certificeren van personeel belast met luchtvaartbeveiligingstaken

De Luchtvaartinspectie zal in samenwerking met EASTI instaan voor de naleving van de normen van de Europese Commissie inzake de opleiding en certificatie van personeelsleden belast met beveiligingstaken (de huidige EC -verordening zal op korte termijn gepreciseerd worden). In de mate van het mogelijke zal deze activiteit ook aangeboden worden bij wijze van assistentie aan derdewereldlanden.

- Toezicht op en/of certificeren van de beveiligingsapparatuur

De Luchtvaartinspectie zal starten met de certificatie van en/of toezicht op de beveiligingsapparatuur op de Belgische luchthavens teneinde erover te waken dat

- Supervision en matière de sûreté aérienne

Approbation/modification de plans de sûreté d'aérodromes et de leurs dépendances : L'approbation est accordée dans le mois de la réception d'un plan de sûreté complet ou d'une modification de ce plan; Les aérodromes belges et leurs dépendances sont audités annuellement en matière de sûreté.

Supervision des aéroports belges et du personnel de sûreté : les normes quantitatives annuelles sont respectées
60 inspections/an (20 relatives à des aéroports et 40 au personnel de sûreté)

Approbation de plans de sûreté de compagnies aériennes belges: l'approbation est donnée dans le mois de la réception d'un plan de sûreté complet ou de ses modifications.

Supervision des compagnies aériennes belges: les normes quantitatives annuelles sont respectées:
32 inspections/an

Supervision des compagnies aériennes internationales: les normes quantitatives annuelles sont respectées :
32 inspections/an

Supervision des agents de fret aérien : les 120 agents de fret agréés feront l'objet d'une inspection à raison de 40 inspections par an pour la délivrance de l'agrément et ensuite en continu avant la date d'expiration du certificat.

Supervision la de sûreté des installations de contrôle aérien: les normes quantitatives annuelles sont respectées
5 inspections/an

- Formation, le cas échéant certification du personnel chargé des tâches de sûreté aérienne.

L'Inspection aéronautique, en collaboration avec EASTI, se charge de faire respecter les normes de la Commission Européenne en matière de formation et de certification des membres du personnel chargés de tâches de sûreté (le règlement CE actuel sera précisé à court terme). Dans la mesure du possible, cette activité sera également proposée en guise d'assistance à des pays du tiers monde.

- Supervision et/ou certification d'équipements de sûreté

L'Inspection aéronautique commencera la certification et/ou la supervision des équipements de sûreté sur les aéroports belges afin de veiller à ce que ceux-ci soient

deze voldoet aan de EC –normen vanaf wanneer deze dienen toegepast te worden.

- Uitwerken van een beleid op het vlak van beveiliging/veiligheid

Deelname aan internationaal overleg: participatie aan de relevante werkgroepen van ICAO, EU, ECAC, EASA en andere instellingen met oog op goede opvolging en sturing van beleid inzake beveiliging en van beleid inzake toezicht op de veiligheid. Deelname aan 90% van de werkgroepen waarvan de prioriteit erkend is door de directeur-generaal.

Deelname aan nationaal overleg: participatie aan de relevante overlegplatformen inzake beveiliging en veiligheid. Deelname aan 90% van alle vergaderingen.

- Coördineren van de luchthaveninspecties

Voldoen aan de wettelijk gestelde vereisten inzake de aansturing en coördinatie van de luchthaveninspecties teneinde te komen tot een goed toezicht op vlak van beveiliging en veiligheid op de luchthavens. Daartoe wordt de leiding waargenomen van de nationale luchtvaartbeveiligingsoverheid en van het Nationaal Veiligheidscomité en zal deelgenomen worden aan minstens 75 % van de vergaderingen van de Lokale veiligheidscomités en van andere coördinatie-instanties.

Realisaties 2013

In het domein beveiliging:

Activities / entity	Number of activities
Security audits	106
Security inspections	21
Covert tests	27
Surveys	0
Follow-up activities	7
Unannounced activities	21
Man-days	258

Cel Personeel en Organisatie (S-P&O)

De Cel Personeel en Organisatie helpt de personeelsleden van het DGLV in de uitoefening van hun verantwoordelijkheden met het oog op de uitvoering van het personeelsbeleid.

conformes aux normes CE à partir du moment où elles doivent être appliquées.

- Elaboration d'une politique sur le plan sûreté/sécurité.

Participation à la concertation internationale: participation aux groupes de travail importants OACI, UE, CEAC, EASA et autres instances pour un bon suivi et une bonne conduite de la politique en matière de sûreté/ sécurité. Participation à 90% des groupes de travail dont la priorité est reconnue par le Directeur général.

Participation à la concertation nationale: participation aux plateformes de concertation importantes en matière de sûreté et de sécurité. Participation à 90% de toutes les réunions.

- Coordination des inspections aéroportuaires.

Satisfaire aux exigences légales en matière de pilotage et de coordination des inspections aéroportuaires, pour parvenir à une bonne supervision en matière de sûreté et de sécurité aéroportuaire. A cet effet, la direction des autorités nationales de sûreté aérienne et du Comité National de Sécurité sera assurée, et il sera participé à au moins 75 % des réunions des Comités Locaux de sécurité et d'autres instances de coordination.

Réalisations 2013

Dans le domaine sûreté :

Activities / entity	Number of activities
Security audits	106
Security inspections	21
Covert tests	27
Surveys	0
Follow-up activities	7
Unannounced activities	21
Man-days	258

Cellule Personnel et Organisation (S-P&O)

La Cellule Personnel et Organisation aide les agents de la DGTA dans l'exercice de leurs responsabilités en vue de mener une politique propice à l'amélioration des exigences de qualité et de la satisfaction des clients.

De cel is verantwoordelijk voor het opleidings- en competentiebeleid binnen het DGLV, en waakt erover dat zo goed mogelijk aan de internationale vereisten wordt voldaan wat vorming en vaardigheden van de medewerkers betreft.

Evolutie aantal personeelsleden in 2013:

niveau	1/01/2013		31/12/2013	
	aantal	FTE	aantal	FTE
A	77	75,9	76	73,7
B	53	52,4	52	51,2
C	29	26,6	26	23,9
D	10	9,8	11	10,8
totaal	169	164,7	165	159,6

Cel Beheersysteem (S-MAS)

De cel S-MAS verzorgt de coördinatie van de Europese Verordening EC 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en waakt over de uitvoering van deze verordening (systeem van extern risicobeheer). S-MAS verzorgt hierbij de coördinatie van het Belgische veiligheidsprogramma en zorgt in samenwerking met de operationele directies voor het uitwerken van het Belgische veiligheidsplan voor de burgerluchtvaart. Het veiligheidsplan tracht mogelijke veiligheidsproblemen te verhelpen door regelgevende, toezichthoudende en informatieverstrekende activiteiten.

S-MAS voert interne operationele risicoanalyses uit bij de directies en/of diensten van het DGLV om te voldoen aan de verplichtingen opgenomen in diverse Europese Verordeningen inzake intern risicobeheer. Na elke risicoanalyse wordt een actieplan opgemaakt met alle te behandelen risico's en de gekozen maatregelen.

S-MAS verzorgt de coördinatie en opvolging van internationale audits zoals de "Continuous Monitoring Approach (CMA)" van ICAO en de audits van EASA. S-MAS staat in voor de coördinatie en methodologische bewaking van interne organisatiebeheersystemen (boordtabellen, procesbeschrijvingen, documentbeheer...). De cel verzamelt de nodige evaluaties, aanbevelingen, adviezen en alle andere nuttige informatie die uit deze systemen voortvloeien en brengt verslag uit aan het management over de resultaten (boordtabellen, kengetallen,...) teneinde deze toe te laten de nodige bijstellingen te verrichten en hen een goed gefundeerd en realistisch beleid te laten voeren.

Realisaties 2013

- Uitvoering van de risicoanalyse 2013 van toepassing op externe luchtvaartvoorvallen;

La cellule est responsable de la gestion des formations et des compétences au sein de la DGTA et s'assure que la DGTA satisfait au mieux possible aux exigences internationales en ce qui concerne la formation et les compétences du personnel.

Évolution du nombre d'agents en 2013 :

niveau	1/01/2013		31/12/2013	
	nombre	FTE	nombre	FTE
A	77	75,9	76	73,7
B	53	52,4	52	51,2
C	29	26,6	26	23,9
D	10	9,8	11	10,8
totaal	169	164,7	165	159,6

Cellule Système de gestion (S-MAS)

La cellule S-MAS est responsable de la coordination du règlement européen CE 376/2014 concernant la déclaration, l'investigation et le suivi des incidents dans l'aviation civile et surveille la mise en œuvre de ce règlement (système de gestion de risques externes). S-MAS assure dans ce cadre la coordination du programme de sécurité belge et, en coopération avec les services opérationnels, s'occupe de l'élaboration du plan de sécurité belge pour l'aviation civile. Le plan de sécurité vise à remédier à des problèmes de sécurité potentiels, via des activités de régulation, de contrôle et de renforcement de l'information.

S-MAS effectue des analyses de risques opérationnels en interne au sein des directions et / ou services de la DGTA afin de satisfaire aux obligations contenues dans les différentes réglementations européennes sur la gestion interne des risques. Après chaque analyse de risques, un plan d'action est élaboré, avec tous les risques à gérer et les mesures choisies.

S-MAS est responsable de la coordination et le suivi des audits internationaux comme la "Continuous Monitoring Approach (CMA)" de l'OACI et des audits EASA. S-MAS est en charge de la coordination et du suivi méthodologique des systèmes de gestion interne de l'organisation (tableaux de bord, descriptions de processus, gestion documentaire ...). La cellule recueille les évaluations nécessaires, les recommandations, les conseils et toute autre information utile découlant de ces systèmes, et fait un rapport à la direction sur les résultats (tableaux de bord, indicateurs, ...) afin de leur permettre d'effectuer les ajustements nécessaires et de mener une politique bien fondée et réaliste.

Réalisations 2013

- Elaboration de l'analyse de risques 2013 d'application aux incidents externes de l'aviation ;

- Coördinatie en publicatie van het Belgische veiligheidsplan update 2013;
- Revisie van de processen met betrekking tot het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart;
- Ontwikkeling van veiligheidsindicatoren voor de luchtvaartveiligheid;
- Beschrijving van de methodologie en aanverwante processen inzake intern risicobeheer;
- Uitvoering van operationele risicoanalyses bij de directie Vergunningen en de directie BSA;
- Voorbereiding, coördinatie en opvolging van de "ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM)" van juli/augustus 2013;
- Introductie van nieuwe beheersystemen met betrekking tot boordtabellen en documentbeheer.

Strategische Cel (S-POL)

Deze cel is onderverdeeld in 2 cellen: beleidscel en cel financiën.

Beleidcel

Deze cel onderhoudt en coördineert de contacten met de internationale organisaties (EU, ICAO, ECAC en ABIS). Ze behartigt de Belgische en Europese belangen binnen deze organisaties en definieert op basis van deze internationale visie, de grote lijnen inzake luchtvaartpolitiek en vertaalt deze in concrete aandachtspunten voor de verschillende entiteiten van het Directoraat-generaal Luchtvaart.

Daarenboven ondersteunt de cel de Directeur generaal in zijn onderhandelingen voor bilaterale akkoorden voor de exploitatie van reguliere luchtverbindingen door Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Deze cel verzekert tevens de rol van informatieambtenaar.

In 2013 heeft de beleidscel in het kader van haar coördinatiefunctie aan verschillende internationale ontwikkelingsprojecten deelgenomen. In dit kader heeft zij deelgenomen aan:

- ECAC: European Civil Aviation Conference: België, vertegenwoordigd door de beleidscel, is een van de binnen de EMTO (ECAC Medium Term Objectives) - groep vertegenwoordigde Europese landen belast met de voorbereiding van de vergaderingen van de directeurs-generaal. Via deze groep (Management Task Force) heeft de cel deelgenomen aan de invoering van voorstellen in het kader van de follow-up en de ontwikkeling van de initiatieven die werden genomen inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart en de beveiliging, met name op het gebied van de

- Coordination et publication du plan de sécurité belge (update 2013);
- Révision des processus liés à la déclaration, l'investigation et le suivi des incidents dans l'aviation civile;
- Développement d'indicateurs de sécurité pour la sécurité de l'aviation;
- Description de la méthodologie et des processus connexes sur la gestion des risques en interne;
- Elaboration de l'analyse de risques opérationnels dans les Directions "Licenses" et « BSA »;
- Préparation, coordination et suivi de la " ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM)" qui a eu lieu en Juillet / Août 2013;
- Introduction de nouveaux systèmes de gestion en ce qui concerne les tableaux de bord et la gestion documentaire.

Cellule Stratégique (S-POL)

Cette cellule est composée de 2 cellules: la cellule stratégique et la cellule finances.

Cellule stratégique

Cette cellule entretient et coordonne les contacts avec les organisations internationales (UE, OACI, CEAC et ABIS) et défend les intérêts belges et européens au sein de ces organisations. Elle définit, sur la base d'une telle vision internationale, les grandes lignes en matière de politique aéronautique et les traduit en points d'attention concrets pour les différentes entités de la Direction générale Transport aérien.

En plus, cette cellule soutient le Directeur Général dans ses négociations en matière d'accords bilatéraux pour l'exploitation des liaisons aériennes régulières par les compagnies aériennes belges.

En outre, cette cellule assure le rôle de fonctionnaire d'information.

En 2013, la cellule stratégique a participé à différents projets internationaux de développement, dans le cadre de son rôle de coordination. Dans ce cadre, elle a participé à :

- ECAC :European Civil Aviation Conference : La Belgique, représentée par la cellule stratégique, est un des pays européens représentés au sein du groupe EMTO (ECAC Medium Term Objectives) en charge de la préparation des réunions des Directeurs généraux. Via ce groupe (Management Task Force), la cellule a participé à la mise en place de propositions dans le cadre du suivi et du développement des initiatives prises en matière de sécurité de l'aviation civile et de la sûreté, notamment en matière de législation du fret aérien. De plus, la cellule est membre du forum

wetgeving inzake luchtvracht. Bovendien is de cel lid van het "Facilitation - FAL"-forum waarvan de DG facilitator is en waaraan hij actief heeft deelgenomen.

Ten slotte, en nog steeds binnen de EMTO-groep, heeft de cel actief deelgenomen aan de werkgroep die is belast met de voorbereiding van de vergaderingen van de DG's inzake ontwikkeling en de toekomst van de ECAC (discussieforum) en de goedkeuring van de functionerings- en personeelskosten (begroting).

- ABIS: de ABIS-groep vertegenwoordigt de belangen van 7 Europese landen (Oostenrijk, België, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal) binnen de Raad van de ICAO. Met ondersteuning van de cel heeft de DG in nauwe samenwerking met de Belgische vertegenwoordiger in de Raad gezorgd voor het voorzitterschap, het beheer en de coördinatie van driemaandelijks vergaderingen in dit kader om een permanent toezicht op de initiatieven en aangesneden discussies onder bescherming van de ICAO mogelijk te maken en de bescherming van de Belgische belangen in de luchtvaartsector veilig te stellen en onze positie op dit gebied te bepalen.

- EASA: een lid van de cel is Belgisch vertegenwoordiger binnen de RAG-groep van de EASA (Rulemaking Advisory Group). Deze groep heeft met name als missie de door de EASA genomen initiatieven op het gebied van ontwikkeling van de wetgeving inzake luchtvaartveiligheid, vergunningen en luchthavens (Rulemaking) te bespreken.

- Commissie: De cel is belast met de functie van coördinator tussen de Belgische Permanente Vertegenwoordiging en het DGLV en neemt zij bijgevolg deel aan alle vergaderingen van de EU Aviation Workgroup in het kader van de voorbereiding van de Europese Transportraden. De cel staat als deskundige, naast haar interne-coördinatiefunctie, de Belgische PV bij, eventueel vergezeld door technische deskundigen van de betrokken DGLV-departementen.

Op het niveau van de belangen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen heeft de cel, in nauwe samenwerking met de DG, deelgenomen aan verschillende discussie- en overlegvergaderingen met bijna alle Belgische luchtvaartmaatschappijen of luchthavens in het kader van hun strategische ontwikkeling of van de evolutie van hun commercieel beleid. Het ging met name over het Korongo-project van Brussels Airlines, over de ontwikkeling van de activiteiten in Afrika en in andere hoeken van de wereld door de maatschappij NHV en over de ontwikkeling van de vloot van TNT Airways. Bovendien heeft de cel, in het kader van de Verordening (EG) 1008/2008, een financiële analyse gemaakt van de Belgische luchtvaartmaatschappijen die over een commerciële exploitatievergunning beschikken.

"Facilitation - FAL", forum dont le DG est facilitateur, et y a participé activement.

Enfin, et toujours au sein du groupe EMTO, la cellule a activement participé au groupe de travail en charge de la préparation des réunions des DG en matière de développement et du futur de la CEAC (forum de réflexion) et de l'approbation des frais de fonctionnement et de personnel (budget).

- ABIS : Le groupe Abis représente les intérêts de 7 pays européens (Autriche, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Irlande, Suisse et Portugal) au sein du Conseil de l'OACI. Le DG, soutenu par la cellule, en collaboration étroite avec le représentant belge au Conseil, a assuré la Présidence, la gestion et la coordination des réunions trimestrielles organisées dans ce cadre afin de permettre un suivi permanent des initiatives et discussions entamées sous l'égide de l'OACI et d'assurer la protection des intérêts belges dans le secteur aérien et de définir notre position en la matière.

- EASA : Un membre de la cellule est le représentant belge au EASA Management board, au EASA Comité et au groupe RAG de l'EASA (Rulemaking Advisory Group). Ce dernier groupe a notamment pour mission de discuter les initiatives prises par l'EASA en matière de développement de la législation en matière de sécurité aérienne, licences et aéroports (Rulemaking).

- Commission : La cellule est en charge du rôle de coordination entre la Représentation Permanente belge et la DGTA, et donne sa position au représentant permanent dans le cadre des réunions de l'EU Aviation Workgroup dans le cadre de la préparation des Conseils Européens des Transports. La cellule, outre son rôle de coordination interne, assiste le RP belge en tant qu'expert, accompagnée éventuellement d'experts techniques des départements DGTA concernés.

Au niveau des intérêts des compagnies aériennes belges, la cellule a participé en étroite lien avec le DG à différentes réunions de réflexion ou de concertation avec la quasi-totalité des compagnies aériennes belges ou des aéroports dans le cadre de leur développement stratégique ou de l'évolution de leur politique commerciale. Il s'agissait notamment du projet Korongo de Brussels Airlines, du développement des activités en Afrique et dans d'autres coins du monde de la compagnie NHV et du développement de la flotte de TNT Airways. Par ailleurs, dans le cadre du règlement (CE) 1008/2008, la cellule a procédé à l'analyse financière des compagnies aériennes belges disposant d'une licence d'exploitation commerciale.

De cel heeft, in het kader van haar opdracht inzake de parlementaire vragen, de mondelinge parlementaire vragen en de schriftelijke parlementaire vragen beantwoord. Ten slotte, en als ondersteuning van de Directeur-Generaal, heeft de cel, in samenwerking met Buitenlandse Zaken en de Handelsluchtvaart-exploitedienst van het DGLV, aan bilaterale onderhandelingen deelgenomen.

Daarnaast hebben we regelmatige contacten onderhouden met Qatar en Taiwan in het kader van een mogelijke update van het bestaande luchtvaartakkoord (Qatar) en het akkoord tussen de luchtvaartmaatschappijen (Taiwan).

De Cel Passagiersrechten, die deel maakt uit de Beleidsceel, wordt op het terrein ondersteund door inspecteurs van de Dienst Veiligheid die gespecialiseerd zijn in de vigerende regelgeving inzake passagiersrechten en die op gezette tijdstippen controles uitvoeren op de luchthavens.

De Cel Passagiersrechten heeft als doel er over te waken dat de rechten die passagiers ontleen aan de Verordening 261/2004, zoals rechten van passagiers die een grote vertraging hebben opgelopen of wiens vlucht geannuleerd is, gevrijwaard worden en erop toe te zien dat de luchtvaartmaatschappijen deze rechten erkennen en respecteren.

Onderstaande tabel bevat het aantal ontvangen en behandelde dossiers voor het jaar 2013.

aantal ontvangen dossiers	1685
aantal behandelde dossiers	1655

Financiën

Deze dienst fungeert als tussenschakel tussen de stafdienst B&B en het DGLV voor de uitvoering van de financiële processen.

Cel Juridische Zaken (S-LEG)

Deze dienst werkt de Belgische luchtvaartregelgeving uit overeenkomstig de normen en aanbevelingen van de internationale organisaties (ICAO, EASA en ECAC). Zij staat eveneens in voor de juridische omzetting van de Europese richtlijnen en in voorkomend geval, de aanpassing van het Belgisch recht aan de Europese verordeningen. Zij verzekert de coördinatie van deze regelgeving.

Tijdens de gerechtelijke procedures voor de rechtbanken en de administratieve procedures voor de Raad van State staat deze dienst in voor het bestuderen en voorbereiden van het technisch-juridisch dossier, en de opvolging hiervan doorheen de procedure.

Dans le cadre de sa mission liée aux questions parlementaires, la cellule a répondu aux questions parlementaires orales et aux questions parlementaires écrites. Enfin, et en support du Directeur Général, la cellule a participé, en collaboration avec les Affaires Etrangères et du service Exploitation commerciale de la DGTA, à des négociations bilatérales.

Par ailleurs, des contacts réguliers ont été maintenus avec le Qatar et Taiwan dans le cadre de la possible mise à jour de l'accord aérien (Qatar) et de l'accord entre transporteurs (Taiwan).

La cellule Droit des passagers (qui fait partie de la cellule stratégique) est assistée, sur le terrain, par le service Inspection, qui est compétente dans la réglementation en vigueur en matière de droits des passagers et qui procède à des contrôles sur les aéroports à des intervalles réguliers.

La cellule Droits des passagers a comme objectif de veiller à ce que les droits dont bénéficient les passagers conformément au Règlement 261/2004, notamment en cas de retard important ou d'annulation du vol, soient garantis et à ce que les compagnies aériennes reconnaissent et respectent ces droits.

Le tableau ci-dessous comporte le nombre de dossiers reçus et traités durant l'année 2013.

nombre de dossiers reçus	1685
nombre de dossiers traités	1655

Finances

Ce service joue le rôle d'intermédiaire entre le service d'encadrement B&CG et la DGTA pour l'exécution des processus financiers.

Cellule Affaires juridiques (S-LEG)

Ce service élabore la réglementation aéronautique belge conformément aux normes et recommandations des organisations internationales (OACI, EASA et CEAC). Il est également responsable de la transposition juridique de directives européennes et, le cas échéant, de l'ajustement du droit belge aux règlements européens. Il assure la coordination de cette réglementation.

Lors des procédures juridiques des tribunaux et lors des procédures administratives du Conseil d'État, ce service est appelé à étudier et à préparer le dossier technico-juridique et à en assurer le suivi tout au long de la procédure.

In overleg met de betrokken directies stelt deze dienst administratieve maatregelen voor aan de Directeur-generaal inzake inbreuken op de luchtvaartreglementering en volgt zij het administratieve luik verder op. Ze levert juridische bijstand aan de directies van het DGLV.

Op internationaal gebied bereidt deze dienst de wetsontwerpen voor met het oog op de goedkeuring en opzegging van internationale verdragen of verdragswijzigingen.

In 2013 heeft de dienst volgende realisaties gemaakt:

- 270 juridisch adviezen gegeven aan alle Directies, andere diensten van de FOD, en andere personen of bedrijven buiten het DGLV.
- 8 wetgevende dossiers leidden tot een publicatie in het Belgische Staatsblad, alle werden op de sectie Wetgeving van de website van de FOD toegevoegd en 5 op de papierversie van de Luchtwetgeving.
- 5 wijzigingen van de Luchtwetgeving.
- 1 dossier verdonden aan de opmaak en de ondertekening van een Protocol tussen FOD Justitie en FOD Mobiliteit en Vervoer
- 12 wetgevende dossiers zijn ofwel in de publicatie fase ofwel in de voorbereiding fase.
- 3 wetgevende dossiers waar het DGLV tussegekomen als steun voor de Cabinet van Mijnheer de Staatsecretaris
- 3 contentieux dossiers in samenwerking met de Centrale Juridische Dienst
- Deelname aan vergaderingen binnen het DGLV : internationaal (ICAO, FABEC, Europese Commissie etc.) en nationaal. (FOD Justitie, openbare aanklagers, politie federale enz.)

Aangewende middelen

Vanaf 2015 wordt het organiek begrotingsfonds afgeschaft. De uitgaven op de oude BA 33525* zullen zich op programma 0 terugvinden, behalve BA 335253 350001 die op programma 1 zal gezet worden en de BA 335252* op programma 22-8

En concertation avec les directions concernées, ce service propose au directeur général les mesures administratives à appliquer aux infractions à la réglementation aéronautique et continue à assurer le suivi du volet administratif. Il fournit une assistance juridique aux directions de la DGTA.

Au niveau international, le service prépare les projets de loi en vue de l'approbation et la ratification de traités internationaux ou de modifications de traités.

En 2013, le service compte les réalisations suivantes :

- 270 avis juridiques donnés à toutes les Directions, à d'autres services du SPF, à d'autres et à des personnes ou compagnies extérieures à la DGTA.
- 8 dossiers législatifs ont abouti à une publication au Moniteur Belge, tous ayant été ajoutés à la section de Législation du site Internet du SPF et 5 ont été ajouté à la version papier du Code de l'Air.
- 5 modifications du Code de l'Air.
- 1 dossier lié à la rédaction et la signature d'un Protocole entre le SPF Justice et le SPF Mobilité et Transports
- 12 dossiers législatifs sont soit en cours de publication, soit en cours d'élaboration.
- 3 Dossiers législatifs dans lesquels la DGTA est intervenue en soutien du Cabinet de Monsieur le Secrétaire d'Etat.
- 3 dossiers contentieux en collaboration avec le Service Juridique Central.
- Participation à des réunions au sein de la DGTA, à des réunions internationales (OACI, FABEC, Commission Européenne etc.) et à des réunions nationales. (SPF Justice, Parquet, Police fédérale etc.)

Moyens mis en œuvre

A partir de 2015, le fonds budgétaire organique est supprimé. Les dépenses anciennement sur les AB 33525* rejoindront les programme 0, sauf l'AB 335253 350001 qui rejoint le programme 1 et les AB 335252* le programme 22-8.

01. Personeel*B.A: 33 52 01 110003: Statutair personeel.***01. Personnel***A.B. : 33 52 01 110003 : Personnel statutaire.*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	en milliers d'euro)
Vastleggingen	7 261	7 371	8 345	8 171	7 998	7 824	7 649	Engagement
Vereffeningen	7 233	7 371	8 345	8 171	7 998	7 824	7 649	Liquidation

*B.A: 33 52 01 110004: Niet statutair personeel.**A.B. : 33 52 01 110004: Personnel non statutaire.*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	499	548	643	629	615	603	589	Engagement
Vereffeningen	499	548	643	629	615	603	589	Liquidation

*B.A: 33 52 01 110016: BSA-ANS statutair personeel**A.B. : 33 52 01 110016: Personnel statutaire BSA-ANS*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	515	550	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	509	550	-	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Overgebracht naar de BA 33 52 01 110003.

*B.A: 33 52 01 122148: Gedetacheerd personeel.***Description / Base légale / Base réglementaire**

Transféré vers l'AB 33 52 01 110003.

A.B. : 33 52 01 122148: Personnel détaché.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	650	968	922	902	884	864	845	Engagement
Vereffeningen	567	971	925	905	887	867	847	Liquidation

02. Werkingkosten**02. Frais de fonctionnement***B.A: 33.52.02 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.**A.B. : 33.52.02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	852	799	1 266	1 129	1 100	1 072	1 043	Engagement
Vereffeningen	699	805	1 202	1 171	1 102	1 073	1 044	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft een overdracht gedaan van 639 000 EUR in vastlegging en 635 000 EUR in vereffening afkomstig uit andere werkingsbasisallocaties (meer bepaald als gevolg van de afschaffing van het fonds luchtvaart).

Description / Base légale / Base réglementaire

Le SPF Mobilité a procédé à un transfert de 639 000 EUR en engagement et 635 000 EUR en liquidation provenant d'autres allocations de base de fonctionnement (notamment suite à la suppression du fonds aérien).

B.A.: 33.52.02 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

A.B.: 33.52.02 121104: Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	41	63	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	41	64	-	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft beslist om het beheer van de algemene informaticauitgaven te hergroeperen op de BA 21 02 121104 (centralisatie).

B.A.: 33.52.02 122122: Bijdrage aan het onderhoud van de Low-Air Database.

Description / Base légale / Base réglementaire

Le SPF Mobilité et Transports a décidé de regrouper la gestion des dépenses informatiques générales sur l'AB 21 02 121104 (centralisation).

A.B.: 33.52.02 122122: Participation à l'entretien de la Low-Air Database

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	33	34	34	27	26	25	24	Engagement
Vereffeningen	33	34	34	34	26	25	24	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het Nationaal Geografisch Instituut ontwikkelde een Low-Air Database. Deze database verzamelt voor de militaire en burgerlijke luchtvaart de gegevens over de obstakels.
Voor het onderhoud van deze database betaalt het DGLV 1/3 (34 000 EUR) van de kosten.

B.A.: 33.52.02 122123: Badges.

Description / Base légale / Base réglementaire

L'Institut Géographique National a développé la « Low-Air Database ». Cette database rassemble toutes les données concernant les obstacles. pour l'aviation militaire et civile.
Pour l'entretien de cette database, la DGTA paie 34 000 EUR annuellement.

A.B.: 33.52.02 122123: Badges.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	17	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	-	17	17	-	-	-	Liquidation

Omschrijving

Er is overeengekomen dat het NVO (Nationale Veiligheidsoverheid) de veiligheidsverificatieopdracht van de luchthavenbadges op zich neemt, waarbij het DGLV een tussenkomst zal betalen voor een totaal bedrag van 165 000 EUR.

Wettelijke basis / Reglementaire basis

Overeenkomst in verband met de uitoefening van de veiligheidsverificatiebevoegdheid voorafgaand aan de afgifte van luchthavenidentificatiebadges.

Berekeningsmethode van de uitgave

De overeenkomst stelt een tussenkomst in de kosten vast te bedragen van 165 000 EUR, te betalen aan het NVO door het DGLV in gedeelten tot uiterlijk eind 2016.

Description

Il a été convenu que l'ANS (Autorité Nationale de Sécurité) prend en charge la vérification de sécurité des badges d'identification de l'aéroport, et la DGTA paiera une contribution pour un montant total de 165 000 EUR.

Base légale / Base réglementaire

Accord lié à l'exercice de la compétence de vérification de sécurité préalable à la délivrance des badges d'identification d'aéroport.

Méthode de calcul de la dépense :

L'accord permettra une contribution aux frais de 165 000 EUR, payables à l'ANS par la DGTA par partie jusqu'à fin 2016.

Vanaf 2017 zal de NVO over voldoende capaciteit beschikken om zelfstandig de veiligheidsverificatieopdracht uit te voeren

Opmerking: deze activiteit werd weer opgenomen in het fonds luchtvaartbeveiliging (33 52 53)

B.A. : 33.52.02 742204: Investeringsuitgaven inzake informatica.

A partir de 2017 l'ANS aura la capacité d'effectuer la mission de vérification de sécurité seule

Remarque : cette activité était reprise sur le fonds aérien sûreté (33 52 53)

A.B. : 33.52.02 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen		51	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	17	52	-	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De FOD Mobiliteit en Vervoer heeft beslist om het beheer van de algemene informaticauitgaven te hergroeperen op de BA 33 21 02 742204 (centralisatie).

PROGRAMMA 1

REGELING VAN HET LUCHTVERKEER EN INTERNATIONALE SAMENWERKING

Nagestreefde doelstellingen door het programma:

Dit programma omvat de kredieten die de Federale Overheidsdienst moeten toelaten zijn verplichtingen na te komen op het vlak van de regeling van het luchtverkeer en de internationale samenwerking.

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 luchtvaarnavigatie). De Belgische bijdrage hangt enerzijds af van de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse diensten en anderzijds van het aantal vluchten over de Noord-Atlantische Oceaan, uitgevoerd door Belgische vliegtuigen.

In de schoot van ICAO wordt een wijziging van de reglementering inzake deze bijdrage besproken. Bij een eventuele herziening van het akkoord zal de bijdrage wijzigen.

2. Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO), van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en van ABIS (Oostenrijk, Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal)

Description / Base légale / Base réglementaire

Le SPF Mobilité et Transports a décidé de regrouper la gestion des dépenses informatiques générales sur l'AB 33 21 02 742204 (centralisation).

PROGRAMME 1

REGULATION DU TRAFIC AERIEN ET COOPERATION INTERNATIONALE

Objectifs poursuivis par le programme :

Ce programme comprend les crédits devant permettre au Service Public Fédéral de respecter ses obligations au niveau de la réglementation du trafic aérien et de la coopération internationale.

1. Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et des stations de sécurité de l'océan Atlantique Nord.

La part contributive de la Belgique dans les frais des services de navigation aérienne est fixée par voie d'accords internationaux (accord de Genève du 25 septembre 1956 concernant l'ensemble du financement de certains services de navigation aérienne). La contribution de la Belgique dépend d'une part du coût réel des services danois et islandais et d'autre part, du nombre de traversées de l'Atlantique-Nord effectuées par des avions belges.

Au sein de l'OACI, une modification de la réglementation en matière de contribution est discutée. La contribution sera modifiée en cas d'une révision éventuelle des accords.

2. Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI), de la Conférence européenne de l'Aviation Civile (CEAC), d'ABIS (Autriche, Benelux, Irlande et Suisse et Portugal)

- ICAO: vormt als gespecialiseerde technische instelling van de Verenigde Naties een uniek kader voor de verwezenlijking van een consensus omtrent de wereldwijde prioriteiten op het vlak van de burgerluchtvaart. Om haar taak op doelmatige wijze te vervullen en om de betrokkenheid van de Staten te versterken, blijft ICAO zich toespitsen op de prioriteiten: het verbeteren van de coördinatie, het verhogen van de rendabiliteit en het verminderen van dubbel uitgevoerde taken, telkens dat nodig blijkt.

Gezien de talrijke en belangrijke door haar te vervullen taken dient ICAO te kunnen rekenen op de volle steun van alle overeenkomstsluitende staten.

Om haar taken doeltreffend te kunnen vervullen rekent ICAO erop dat haar Lidstaten hun bijdragen in het begin van het boekjaar van de Organisatie betalen.

- ECAC: ECAC verzekert een hoofdrol in de uitwerking van het beleid voor de ontwikkeling van het Europees systeem van beheer van het luchtvervoer en in het opvolgen van de implementering van technische en operationele programma's ingesteld in samenwerking met EUROCONTROL. ECAC draagt eveneens bij tot de coördinatie van Europese standpunten en laat ze tot uiting komen ter gelegenheid van evenementen waarbij de internationale luchtvaartgemeenschap zich verenigt om de nieuwe uitdagingen waar de luchtvaart mee geconfronteerd wordt te onderzoeken.

- ABIS: om hun kansen op blijvende vertegenwoordiging in de permanente lichamen van ICAO (o.a. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission, ...) te verhogen, hebben de luchtvaartautoriteiten van de 7 ABIS-Staten tot nauwe samenwerking besloten.

Deze Lidstaten zijn Oostenrijk, Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal.

De werking is vastgelegd in een Memorandum of Understanding.

De samenwerking slaat vooral op informatie-uitwisseling, regelmatig overleg, coördinatie en harmonisatie van standpunten. Hiertoe worden driemaal per jaar, na het beëindigen van de Raadszitting, vergaderingen belegd. Om beurt neemt iedere Lidstaat de organisatie op zich.

Het voorzitterschap wordt waargenomen door de Lidstaat die een zetelend lid in de Raad heeft.

Eveneens bij beurtrol krijgt iedere Lidstaat de kans om voor 3 jaar het mandaat bij de Raad uit te oefenen (momenteel is dit België, tot 2013). Het zetelend lid in de Raad vertolkt er de standpunten van de ABIS-Lidstaten, zoals ze op de vergaderingen zijn vastgelegd. België zal rechtstreeks vertegenwoordigd zijn in de Raad van ICAO.

- L'OACI: en sa qualité d'institution technique spécialisée des Nations Unies, constitue un cadre unique pour la réalisation de consensus sur les priorités mondiales relatives à l'aviation civile. Pour s'acquitter de son mandat avec efficacité et pour renforcer l'engagement des Etats, l'OACI continue à se concentrer sur les priorités, à améliorer la coordination, à accroître la rentabilité et à réduire les doubles emplois chaque fois que cela est nécessaire.

Bien entendu, étant donné les tâches nombreuses et importantes qu'elle est appelée à exécuter, l'OACI doit pouvoir compter sur le plein appui de tous les Etats contractants.

Afin de pouvoir accomplir ces tâches avec efficacité, l'OACI compte sur ses Etats membres pour qu'ils paient leurs contributions au début de l'exercice financier de l'Organisation.

- La CEAC : La CEAC assure un rôle de chef de file dans l'élaboration de politiques pour le développement du Système européen de gestion de la circulation aérienne et dans le suivi de la mise en œuvre des programmes techniques et opérationnels associés, menés en coopération avec EUROCONTROL. Parallèlement, la CEAC contribue à coordonner les positions européennes et à les faire valoir à l'occasion d'un certain nombre d'événements lors desquels la communauté aéronautique internationale se réunit pour examiner les nouveaux défis auxquels l'aviation doit faire face.

- L'ABIS: Les autorités aéronautiques des 7 Etats ABIS ont pris la décision de collaborer étroitement afin de s'assurer d'une représentation continue au sein des institutions permanentes de l'OACI (ex. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,...). Ces Etats ABIS sont l'Autriche, le Benelux, l'Irlande, la Suisse et le Portugal.

Le fonctionnement de l'ABIS est fixé dans un Memorandum of Understanding.

La collaboration est axée principalement sur l'échange d'information, la concertation régulière ainsi que sur la coordination et l'harmonisation des positions. A cet effet, des réunions sont organisées trois fois par an après la fin de la séance du Conseil. Chaque Etat participant se charge à tour de rôle de l'organisation.

La présidence est assurée par l'Etat membre qui siège au Conseil.

A tour de rôle également, chaque Etat membre reçoit la possibilité d'exercer pendant 3 ans le mandat au Conseil (actuellement la Belgique, jusqu'en 2013). Le membre siégeant au Conseil fait part à celui-ci des positions des Etats membres de l'ABIS telles qu'elles sont fixées dans les réunions. La Belgique sera directement représentée au Conseil de l'OACI.

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.

3. Bijdrage beveiliging ICAO/ECAC

Met het oog op de beveiliging van de Belgische luchtvaart- maatschappijen in derdewereldlanden neemt België sedert een tiental jaren actief deel aan technische assistentieprogramma's van ICAO en ECAC, die tot doel hebben de beveiliging op de betrokken luchthavens te verbeteren. In functie van te maken afspraken met ICAO en ECAC dient een bedrag van 250.000 EUR voorzien te worden met het oog op specifieke technische assistentieprogramma's luchtvaartbeveiliging voor landen waar Belgische luchtvaartmaatschappijen vluchten naar toe uitvoeren.

Deze programma's kunnen uitgevoerd worden in multilateraal verband via voormelde organisaties evenals via EASTI, in sommige gevallen ook op bilateraal vlak. Het verleden heeft uitgewezen dat deze programma's de beveiliging van onze maatschappijen in probleemgebieden bijzonder ten goede komt, en daarenboven de medewerking versterkt van de betrokken autoriteiten, ook in geval van crisistoestanden.

Aangewende middelen

14. OACI, CEAC, ABIS, Stations météo et sécurité

B.A: 33.52.14 354003: Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart (ICAO Montréal) en van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart (ECAC Parijs) (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

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.

3. Contribution sûreté OACI/CEAC

En vue de la sûreté des sociétés aériennes belges dans des pays en voie de développement, la Belgique participe depuis une dizaine d'années aux programmes d'assistance de l'OACI et la CEAC, qui ont pour but d'améliorer la sûreté sur les aéroports concernés. En fonction des accords à convenir avec l'OACI et la CEAC, un montant de 250.000 EUR doit être prévu pour des programmes d'assistance technique et spécifique à la sûreté pour les pays ou les sociétés aériennes belges effectuent des vols.

Ces programmes peuvent se faire en relation multilatérale par les dites organisations ainsi que par EASTI, dans certains cas aussi en relation bilatérale. Le passé a prouvé que ces programmes améliorent la sûreté de nos sociétés dans des régions à problèmes et surtout ils renforcent la coopération des autorités concernées, également en situation de crise.

Moyens mis en oeuvre

14. ICAO, ECBL, ABIS, Meteorologische en veiligheidsstations

A.B. : 33.52.14 354003 : 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).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	607	624	847	597	597	597	597	Engagement
Vereffeningen	607	623	846	846	846	846	846	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Meteorologische en veiligheidsstations

Twee overeenkomsten inzake gezamenlijke financiering zijn afgesloten om de exploitatie en de financiering te verzekeren van de installaties en de diensten geleverd door enerzijds Denemarken en anderzijds door IJsland ten voordele van de burgerlijke luchtvaartuigen, die de Noord-Atlantische Oceaan overvliegen op 45 graden noorder- breedte. Het betreft hier controlediensten i.v.m. het luchtverkeer, de communicatie en de meteorologie.

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 deze conventie.

De Algemene Vergadering stelt 3-jaarlijks het budget vast. De bijdrage van België wordt bepaald door:

- het totale budget van ICAO dat door de landen moet worden gefinancierd
- het percentage dat België hierin moet betalen. Dit percentage wordt bepaald op basis van 2 factoren, namelijk het belang van de burgerluchtvaart en financiële draagkracht van het land. Momenteel betaalt België 0,76%.

ECAC (Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart)

De ECAC (Europese Conferentie voor de burgerluchtvaart) is een intergouvernementele organisatie die als doel heeft een veilige, doelmatige en duurzame luchtvaart in Europa te bevorderen.

De ECAC telt 42 leden en heeft nauwe relaties met ICAO (internationale burgerluchtvaartorganisatie) en de andere internationale burgerluchtvaartorganisaties. Verplichte toelage

ABIS

ABIS is een samenwerking van 7 kleinere landen van Europa (Oostenrijk, België, Ierland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland en Portugal) die gezamenlijk hun belangen bij ICAO verdedigen.

Op deze manier kunnen ze op een efficiëntere en effectievere manier wegen op het internationaal luchtvaartbeleid.

Het definitief budget voor 2015 zal vastgelegd worden in oktober 2014.

De tussenkomst van België bedraagt 15 % van de werkingskosten.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Stations météorologiques et de sécurité

Deux accords de financement collectifs ont été conclus pour assurer l'exploitation et le financement des installations et des services fournis par le Danemark, d'une part, et l'Islande, d'autre part, au profit des aéronefs civils survolant l'Atlantique Nord au-delà de 45 degrés de latitude nord. Il s'agit notamment de services de contrôle de la circulation aérienne, de communications et de météorologie.

L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) est une agence des Nations Unies, fondée suite à la Convention on International Civil Aviation (Convention de Chicago, 1944).

La subvention est payée en application de cette convention.

L'Assemblée générale fixe le budget pour trois ans. La contribution de la Belgique est déterminée par :

- le budget total de l'OACI, qui doit être financé par les pays
- le pourcentage que la Belgique doit payer. Ce pourcentage est déterminé par deux facteurs à savoir l'importance de l'aviation civile et la capacité financière du pays. Pour le moment, la Belgique paye 0,76%.

CEAC (Conférence Européenne pour l'Aviation Civile)

La CEAC est une organisation intergouvernementale qui a pour but de créer une aviation sûre, efficace et stable en Europe.

La CEAC compte 42 membres et a des relations étroites avec l'OACI (organisation aviation civile internationale) et les autres organisations civiles internationales. Subvention obligatoire.

ABIS

L'ABIS est une collaboration des 7 plus petits Etats d'Europe (Autriche, Belgique, Irlande, Luxembourg, Pays Bas, Suisse et Portugal) qui défendent ensemble leurs intérêts auprès de l'OACI.

De cette façon ils peuvent peser sur l'aviation internationale d'une manière plus efficace et plus effective.

Le budget définitif pour 2015 sera fixé en octobre 2014.

La contribution de la Belgique s'élève à 15 % des frais de fonctionnement.

ICAO/ECAC

Met het oog op de beveiliging van de Belgische luchtvaart- maatschappijen in derdewereldlanden neemt België sedert een tiental jaren actief deel aan technische assistentiepro- gramma's van ICAO en ECAC, die tot doel hebben de beveiliging op de betrokken luchthavens te verbeteren.

In functie van te maken afspraken met ICAO en ECAC dient een bedrag van 250 000 EUR voorzien te worden met het oog op specifieke technische assistentieprogramma's luchtvaartbeveiliging voor landen waar Belgische luchtvaartmaatschappijen vluchten naar toe uitvoeren.

Deze programma's kunnen uitgevoerd worden in multila- teraal verband via voormelde organisaties evenals via EASTI, in sommige gevallen ook op bilateraal vlak. Het verleden heeft uitgewezen dat deze programma's de beveiliging van onze maatschappijen in probleemgebieden bijzonder ten goede komt, en daarenboven de medewerking versterkt van de betrokken autoriteiten, ook in geval van crisistoestanden.

PROGRAMMA 4**LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL*****Nagestreefde doelstellingen door het programma:***

Als gevolg van de bepalingen van artikel 26 § 1, 4°, van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals gewijzigd door artikel 5 van het koninklijk besluit van 17 juli 1998, werden de onroerende goederen waarvan de Regie der Luchtwegen eigenaar was, met uitzondering van de gebouwen bestemd voor de uitoefening van de activiteiten bedoeld in artikel 170 van de wet van 21 maart 1991, zonder vergoeding overgedragen aan de Staat op de laatste werkdag voorafgaand aan de inbreng van de bedrijfstak luchthaven in BIAC (Brussels International Airport Company)(= voorganger van The Brussels Airport Company - TBAC). Die laatste werkdag was 30 september 1998.

Bovendien neemt de Staat de rechten en verplichtingen over van de lopende onteigeningsprocedures op voornoemde datum.

Dit programma dient de nodige kredieten te voorzien voor de financiering van:

OACI/CEAC

En vue de la sûreté des sociétés aériennes belges dans des pays en voie de développement, la Belgique participe depuis une dizaine d'années aux programmes d'assistance de l'OACI et la CEAC, qui ont pour but d'améliorer la sûreté sur les aéroports concernés.

En fonction des accords à convenir avec l'OACI et la CEAC, un montant de 250 000 EUR doit être prévu pour des programmes d'assistance technique et spécifique à la sûreté pour les pays ou les sociétés aériennes belges effectuent des vols.

Ces programmes peuvent se faire en relation multilatérale par les dites organisations ainsi que par EASTI, dans certains cas aussi en relation bilatérale. Le passé a prouvé que ces programmes améliorent la sûreté de nos sociétés dans des régions à problèmes et surtout ils renforcent la coopération des autorités concernées, également en situation de crise.

PROGRAMME 4**AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL*****Objectifs poursuivis par le programme :***

En exécution des dispositions de l'article 26, § 1^{er}, 4°, de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, tel que modifié par l'article 5 de l'arrêté royal du 17 juillet 1998, les biens immeubles dont la Régie des Voies Aériennes était propriétaire, à l'exception des constructions affectées à l'exercice des activités visées à l'article 170 de la loi du 21 mars 1991, ont été transférés à l'Etat sans indemnité le dernier jour ouvrable précédant l'apport de la branche d'activités aéroport à la BIAC (Brussels International Airport Company) (= prédécesseur de The Brussels Airport Company - TBAC). Ce dernier jour ouvrable était le 30 septembre 1998.

En outre, l'Etat reprend les droits et obligations de la Régie des Voies Aériennes résultant des procédures d'expropriation en cours à la date précitée.

Ce programme doit prévoir les crédits nécessaires pour le financement :

- de kosten uitvloeiende uit de gerechtelijke zaken waarin de Staat nog verwickeld is,
- de kosten met betrekking tot bodemsanering,
- de kosten voor nieuwe onteigeningen.

- des frais découlant des affaires judiciaires dans lesquelles l'Etat est encore impliqué,
- les frais concernant l'assainissement des sols
- les frais pour les nouvelles expropriations.

Aangewende middelen

B.A.: 33.52.41 121122: Saneringskosten en verbonden expertisekost.

Moyens mis en oeuvre

A.B. : 33.52.41 121122 : Frais d'assainissement et d'expertise associés.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	12	37	27	26	25	24	24	Engagement
Vereffeningen	9	47	35	34	33	32	31	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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 (TBAC) vervulde bodemsanering-verplichtingen onderworpen is aan de voorwaarde dat de Staat de mogelijkheid zal hebben om de door BIAC 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.

B.A.: 33.52.41 141010: Bodemsaneringskosten voor verkoop van gronden van de Staat aan Belgocontrol, aan BAC en aan particulieren.

Description / Base légale / Base réglementaire

Expert en assainissement des sols

L'article 3, §2, 1° de l'AR du 30/12/2001 dispose que l'indemnisation pour l'ensemble des coûts externes liés aux obligations d'assainissement remplies par The Brussels Airport Company (TBAC) aura lieu à la condition que l'Etat ait la possibilité de contrôler l'estimation des coûts des travaux d'assainissement réalisée par BIAC et l'état d'avancement des travaux d'assainissement et des études préparatoires, ainsi que les coûts externes, le cas échéant en nommant un expert de son choix.

A.B. : 33.52.41 141010 : Frais d'assainissement du sol pour la vente de terrains de l'Etat à Belgocontrol, à BAC et aux particuliers.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	300	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	300	-	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

In het kader van de verkoop van terreinen door de Staat aan BIAC heeft BIAC de bodemsaneringsverplichtingen van de Staat als verkoper van terreinen overgenomen.

Het Koninklijk besluit van 12 januari 2005 bepaalt dat de saneringskosten, die de Staat aan TBAC verschuldigd is, gecompenseerd worden door de bedragen die TBAC moet betalen aan de Staat. Deze verschuldigde bedragen bevatten het bedrag van de verbrekingsvergoeding (Break-up fee) voor vervroegde terugbetaling van de termijnbetalingen van de terreinen en het bedrag van verkoop aan TBAC van de onteigende terreinen na 30 december 2001.

Description / Base légale / Base réglementaire

Dans le cadre de la vente des terrains par l'Etat à BIAC., BIAC a pris en charge les obligations de l'Etat en tant que cédant de terrains en matière d'assainissement du sol.

L'Arrêté royal du 12 janvier 2005 définit que les coûts d'assainissement dont l'Etat est redevable à TBAC sont compensés par les montants dus par TBAC à l'Etat. Ces montants dus sont constitués du montant de l'indemnité de rupture (Break-up fee) pour remboursement anticipé des paiements échelonnés des terrains et du montant des ventes à TBAC des terrains expropriés après le 30 décembre 2001.

Samengevat, TBAC is aan de Staat het bedrag van 12 294 000 EUR verschuldigd voor de break-up fee.

Zodra de saneringskosten dit bedrag overschrijden, zal de FOD deze moeten betalen aan TBAC. Volgens de ramingen van TBAC zal dit het geval zijn vanaf 2016.

B.A: 33.52.41 711210: 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.

En résumé, TBAC est redevable à l'Etat d'un montant de 12 294 000 EUR de TBAC égal au break-up fee.

Dès que les coûts d'assainissement dépassent ce montant, le SPF devra les payer à TBAC. Selon les estimations de TBAC, ce sera le cas à partir de 2016.

A.B. : 33.52.41 711210 : 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.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	24	18	17	17	16	15	15	Engagement
Vereffeningen	22	18	17	17	16	15	15	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Onteigeningen

De Staat is nog altijd juridisch verwickeld in dossiers met betrekking tot onteigeningen.

Het is moeilijk om in te schatten wanneer deze juridische zaken afgehandeld zullen worden en wat de budgettaire impact daarvan zal zijn.

De voorzitter van het aankoopcomité heeft het DGLV op de hoogte gebracht dat er nog 11 lopende gerechtelijke onteigeningsdossiers zijn. Het betreft het KB van 21/04/2007 over de onmiddellijke inbezitneming van sommige percelen nodig voor de herlocalisatie van het INAD-centrum en het transitiecentrum 127 en het KB van 05/06/2006 over de onmiddellijke inbezitneming van sommige percelen nodig voor uitbreiding van de vrachtzone voor de luchthaven.

Bovendien hebben de overheid en TBAC (The Brussels Airport Company) op 05/08/2011 een overeenkomst ondertekend zodat TBAC alle kosten in het kader van die onteigeningen aan het DGLV terugbetaalt. De raming zal gemaakt worden als alle dossiers afgesloten worden.

Description / Base légale / Base réglementaire

Expropriations

L'Etat est encore juridiquement impliqué dans des dossiers concernant des expropriations.

Il est difficile de prévoir quand ces affaires judiciaires seront traitées et quel en sera l'impact budgétaire.

Le président du Comité d'acquisition a informé la DGTA qu'il y avait encore 11 dossiers d'expropriation judiciaire en cours. Ils concernent l'AR du 21/04/2007 sur la prise de possession immédiate de certaines parcelles nécessaires pour la relocalisation du centre INAD et du centre de transit 127 et l'AR du 05/06/2006 sur la prise de possession immédiate de certaines parcelles nécessaires pour l'extension de la zone de fret pour l'aéroport.

Par ailleurs, l'Etat et TBAC (The Brussels Airport Company) ont signé le 05/08/2011 un accord pour que TBAC rembourse les frais payés par la DGTA dans le cadre de ces expropriations. Une estimation sera faite lorsque l'ensemble des dossiers seront clôturés.

PROGRAMMA 5

**FONDS VOOR DE FINANCIERING EN DE
VERBETERING VAN DE CONTROLE-, INSPECTIE,
ONDERZOEKSMIDDELEN EN VAN DE
PREVENTIEPROGRAMMA'S VAN DE
LUCHTVAART**

Het begrotingsfonds wordt afgeschaft vanaf 1-1-2015.

Hieronder de cijfers van het programma 5 betreffende 2013 en 2014.

51 Veiligheid**PROGRAMME 5**

**FONDS POUR LE FINANCEMENT ET
L'AMELIORATION DES MOYENS DE CONTROLE,
D'INSPECTION, D'ENQUETE ET DES
PROGRAMMES DE PREVENTION DE
L'AERONAUTIQUE**

Le fonds budgétaire est supprimé à partir du 1-1-2015.

Ci-dessous sont repris les chiffres du programme 5 relatifs à 2013 et 2014.

51 Sécurité

B.A.	Aard	(in duizenden euro)	2013	2014	(en milliers d'euro)	Nature	A.B.
51 110003	Statut pers	Vastleg. Veref.	1 082 1 069	425 425	Engag. Liquid.	Pers statut	51 110003
51 110004	N statut.pers	Vastleg. Veref.	140 140	151 151	Engag. Liquid.	Pers N. stat.	51 110004
51 121101	Werking	Vastleg. Veref.	347 355	571 570	Engag. Liquid.	Function.	51 121101
51 121104	Informatica	Vastleg. Veref.	319 340	306 306	Engag. Liquid.	Informatique	51 121104
51 741001	Rol.mat.	Vastleg. Veref.	- -	16 16	Engag. Liquid.	Mat. Roul.	51 741001
51 742201	Invest.	Vastleg. Veref.	13 13	11 11	Engag. Liquid.	Invest.	51 742201
51 742204	Informatica	Vastleg. Veref.	7 7	32 33	Engag. Liquid.	Informatique	51 742204

52 Onderzoek, ongevallen en incidenten**52 Enquêtes, accidents et incidenten**

B.A.	Aard	(in duizenden euro)	2013	2014	(en milliers d'euro)	Nature	A.B.
52 110003	Statut pers	Vastleg. Veref.	59 59	58 58	Engag. Liquid.	Pers statut	52 110003
52 110004	N statut.pers	Vastleg. Veref.	96 96	99 99	Engag. Liquid.	Pers N. stat.	52 110004
52 121101	Werking	Vastleg. Veref.	10 6	54 54	Engag. Liquid.	Function.	52 121101
51 742201	Invest.	Vastleg.		6	Engag.	Invest.	52 742201

53 Beveiliging**53 Sûreté**

B.A.	Aard	(in duizenden euro)	2013	2014	(en milliers d'euro)	Nature	A.B.
53 110003	Statut pers	Vastleg. Veref.	135 135	102 102	Engag. Liquid.	Pers statut	53 110003
53 121101	Werking	Vastleg. Veref.	56 24	197 198	Engag. Liquid.	Function.	53 121101
53 121104	Informatica	Vastleg. Veref.	60 146	395 395	Engag. Liquid.	Informatique	53 121104

53 354001	internationale bijdragen .	Vastleg.		248	Engag.	Contributions internationales.	53 354001
		Veref.	250	248	Liquid.		
53 741001	Invest.	Vastleg.		20	Engag.	Invest.	53 742201
		Veref.		20	Liquid.		
53 742204	Informatica	Vastleg.		47	Engag.	Informatique	53 742204

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 53****MARITIEM VERVOER*****Toegewezen opdrachten***

De opdracht van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer omvat het ondersteunen van het ontwikkelen van een Belgisch federaal, Europees en wereldwijd scheepvaartbeleid en het uitvoeren van dat beleid ten dienste van de samenleving in het algemeen en van het land in het bijzonder. Dit gebeurt in een geest van duurzame ontwikkeling met het doel de mobiliteitsnoden te lenigen en te streven naar een optimaal veilig en beveiligd scheepvaartvervoer, dat het milieu minimaal belast en dat zijn concurrentiepositie kan handhaven.

Het DGMV vervult die unieke rol door, binnen het kader van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en in harmonie met de andere vervoerswijzen te land en in de lucht, zijn bevoegdheden en expertise inzake scheepvaartangelegenheden te laten gelden in de fora waar de scheepvaartgebonden wereldwijde, Europese en regionale actoren elkaar ontmoeten.

Het DGMV beoogt alles in het werk te stellen opdat België zijn positie – die het recent heeft heroverd – zowel op het internationale als op het Europese niveau behoudt en versterkt in de domeinen die betrekking hebben op de maritieme sector en dat zowel voor beroepsvaart als voor de pleziervaart.

Beleidsondersteuning***Directie Juridische aangelegenheden, verkeer en Noordzee***

De directie Juridische aangelegenheden, verkeer en Noordzee staat in voor het voorbereiden en het ondersteunen van de beleidsvorming inzake juridische scheepvaartangelegenheden en voor het tot stand komen van de regelgeving inzake scheepvaartveiligheid en bescherming van het mariene milieu dat met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en onderhandelt het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende internationale fora (Werkgroep Transportraad Europese Unie, 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

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 53****TRANSPORT MARITIME*****Missions assignées***

La mission de la Direction générale Transport Maritime (DGTM) du Service Public Fédéral Mobilité et Transports consiste à soutenir la mise sur pied d'une politique de navigation fédérale belge, européenne et mondiale. D'assurer l'application de cette politique au profit de la société en général et du pays en particulier, dans le but de contribuer à satisfaire les besoins en matière de mobilité et ainsi, dans un esprit de développement durable, de tout mettre en œuvre afin de disposer d'une navigation avec une sécurité et une sûreté optimales, qui représente une charge minimale pour l'environnement et qui puisse conserver sa compétitivité.

Dans le cadre du Service public fédéral Mobilité et Transports et en harmonie avec les autres modes de transports 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.

La DGTM vise à mettre tout en œuvre pour que la Belgique maintienne et renforce la position qu'elle a reconquis récemment sur le plan international et Européen dans les domaines touchant aux différents secteurs maritimes tant professionnel que de plaisance.

Support à la politique***Direction Affaires juridiques, trafic et Mer du Nord***

La direction Affaires juridiques, trafic et Mer du Nord est responsable de la préparation et du soutien de la politique relative aux aspects juridiques de la réglementation de la navigation, la réglementation sur la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement marin, cela pour les activités maritimes, fluviales et de plaisance.

La direction défend et négocie la position belge dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, “Legal Committee of the Organisation Maritime International” - OMI, “European Maritime Accidents Investigation Forum”...) et participe de manière interactive au développement international de

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.

De directie staat in voor de beleidsondersteuning van het DGMV voor zeeverkeer- en register-aangelegenheden en is belast met het ondersteunen van de beeldsvorming voor kwesties van ruimtelijke ordening op zee vanuit het oogpunt van scheepvaartverkeer en voor kwesties van financiële aansprakelijkheden. Het beheren van het Belgische Vlag Register vanuit juridisch oogpunt behoort tot haar taken.

In de directie worden verkeersmaatregelen uitgewerkt in het kader van het multifunctioneel benutten en de ruimtelijke ordening van de Belgische Exclusieve Economische Zone (EEZ). Daarnaast staat ze in voor het ontwikkelen van maritieme regelgeving rond aansprakelijkheid en het verzorgen van de bijhorende certificatie. Zij behandelt de aanvragen tot machtiging voor het voeren van de Belgische vlag en tot toelating voor rompbevrachtingen onder vreemde vlag.

Directie Exploitatie en intermodaliteit

De directie Exploitatie en intermodaliteit staat in voor het voorbereiden van en het ondersteunen van de beeldsvorming inzake scheepvaartexploitatie en tevens voor de nodige inbreng ter zake voor het tot stand komen van de regelgeving voor het uitvoeren van het Belgische desbetreffende scheepvaartbeleid.

De directie verdedigt en onderhandelt het Belgisch beleidsstandpunt inzake scheepvaartexploitatie op de desbetreffende internationale fora (werkgroep Transportraad Europese Unie, de Internationale Arbeidsorganisatie, hierna de IAO genoemd, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, de Centrale Commissie voor de Rijnvaart ...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de directie het beleidsstandpunt voor die materie van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De directie verstrekt nautisch-technisch advies bij het opstellen van de scheepvaartregelgeving

De directie behartigt sociaal-economische aangelegenheden die verband houden met de scheepvaart.

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.

La direction est en charge de l'appui politique à la DGTM pour des matières liées au trafic maritime et au registre ainsi que du soutien à l'élaboration de la politique pour des questions liées à l'aménagement du territoire maritime sur le plan de la navigation et pour des questions liées aux responsabilités financières. La gestion du point de vue juridique du registre des navires battant pavillon belge fait partie intégrante de ses tâches.

Elle élabore des mesures relatives au trafic dans le cadre de l'utilisation multifonctionnelle et de l'aménagement du territoire de la zone économique exclusive (ZEE) de la Belgique. Elle est en outre chargée du développement de la réglementation relative à la responsabilité maritime et de la délivrance de la certification y afférente. Elle traite les demandes d'autorisation pour arborer le pavillon belge et pour les affrètements coque nue sous pavillon étranger.

Direction Exploitation et intermodalité

La direction Exploitation et intermodalité est responsable de la préparation et du soutien à la politique en matière d'exploitation de la navigation ainsi que de l'apport nécessaire à la mise sur pied de la réglementation permettant de l'exécuter.

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 de manière interactive au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux, la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

La direction 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.

Directie Veiligheid en Milieuvrijwaring

De directie Veiligheid en Milieuvrijwaring ondersteunt het beleid gericht op het verbeteren van de scheepvaartveiligheid en het beveiligen van het mariene milieu door in te staan voor de technische aspecten van de ontwerp teksten van de regelgeving met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en onderhandelt het Belgische standpunt inzake de internationale ontwikkeling van de technische voorschriften in het kader van de desbetreffende internationale organisaties (werkgroep Transportraad Europese Unie, het IMO Maritime Safety Committee, het IMO Marine Environment Protection Committee, 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.

Directie Beveiliging en havens

De directie Beveiliging en havens staat in voor het voorbereiden van de beleidsvorming inzake scheepvaartbeveiliging en havenaangelegenheden.

De directie ondersteunt de Directeur-generaal als voorzitter van de Nationale Autoriteit voor maritieme beveiliging teneinde de opdrachten van deze autoriteit te realiseren.

Voorts staat de directie in voor de juridische ontwikkeling van de aangelegenheden binnen haar domein, met name inzake burgerlijke aansprakelijkheden en registratie, en verstrekt ze ter zake juridische adviezen.

Beleidsuitvoering

Directie Zeevaart

De directie Zeevaart is belast met de uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de zeescheepvaart met betrekking tot het beveiligen van de mensenlevens en de eigendommen op zee, het voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu, het verbeteren van de leefomstandigheden aan boord en het vervoer over zee van gevaarlijke goederen en de controle op de opleidingen. In de meeste gevallen gebeurt die activiteit in uitvoering van de in Belgisch recht omgezette internationale regelgeving uitgaande van de IMO, de IAO en de Europese Unie.

Direction Sécurité et protection de l'environnement

La direction Sécurité et protection de l'environnement apporte son soutien à la politique visant l'amélioration de la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin en intervenant sur les aspects techniques des projets de textes réglementaires relatifs à la navigation maritime, fluviale et de plaisance.

La direction défend et négocie la position belge en matière des prescriptions techniques dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, IMO Maritime Safety Committee, IMO Marine Environment Protection Committee, Commission centrale du Rhin...) et participe de manière interactive 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.

Direction Sûreté et ports

La direction Sûreté et ports est responsable de la préparation de la politique en matière de la sûreté maritime et des questions portuaires.

La direction apporte son soutien au Directeur général agissant comme Président de l'Autorité Nationale pour la sûreté maritime dans la réalisation des missions de cette autorité.

Par ailleurs, la direction est responsable du développement juridique des questions de son ressort, notamment en ce qui concerne les responsabilités civiles et les enregistrements.

Exécution de la politique

Direction Navigation maritime

La direction Navigation maritime 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 de l'environnement marin, l'amélioration des conditions de vie à bord, le transport maritime de marchandises dangereuses et le contrôle sur la formation. Dans la plupart des cas, cette activité se déploie en application de réglementations émanant de l'IMO, OIT et de l'Union européenne, transposées en droit belge.

Het beheren van het Belgische vlag register vanuit technisch oogpunt behoort tot haar taken.

De directie Zeevaart heeft twee essentiële opdrachten die hun oorsprong vinden in internationale verdragen, Europese regelgeving en de omzetting in nationale wetgeving:

- Certificatie: het afleveren van persoons- en scheepsgebonden attesten op verzoek van belanghebbenden (scheepseigenaar, reder, varende...) nadat aan de hand van een bekwaamheidsonderzoek of een technisch onderzoek is gebleken dat aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan ;
- inspectie: met het oog op het handhaven van de scheepvaartregelgeving met betrekking tot Belgische en vreemde schepen worden statutaire en onverwachte inspecties uitgevoerd aan boord van schepen, op het terrein (havengebieden) en bij erkende opleidingsinstellingen.

Directie Binnenvaart

Na de uitvoering van de zesde Staatshervorming, blijft de directie Binnenvaart bevoegd voor economisch gerelateerde aangelegenheden (toegang tot de markt) en coördinerende taken op basis van en in samenhang met het Europees beleid en dat van de Rijnsoeverstaten, de bevrachtingsvoorschriften en het aansprakelijkheidsregime, alsmede voor aan vaar- en bekwaamheidsbewijzen verbonden materies (toegang tot het beroep).

De directie stemt af, verdedigt en onderhandelt het Belgisch standpunt op de desbetreffende internationale fora rond binnenscheepvaart onder meer maar niet uitsluitend rond intermodaliteit en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Gewesten, sector verenigingen, interdepartementale werkgroepen...) neemt deze directie de regie van het overleg om tot een overeenstemming te komen rond een beleidsstandpunt voor België via de FOD Mobiliteit en Vervoer in de desbetreffende materie te verdedigen.

Directie Pleziervaart

De directie Pleziervaart is bevoegd voor alle aangelegenheden inzake bestuurder en vaartuig: certificatie, immatriculatie, inspectie, registratie. Deze taak betreft zowel de pleziervaart op de binnenwateren als op zee.

De directie Pleziervaart heeft inzake de bestuurder en het vaartuig twee essentiële opdrachten die hun oorsprong vinden in Europese regelgeving en in nationale wetgeving:

La gestion du point de vue technique du registre des navires battant pavillon belge fait partie intégrante de ses tâches.

La direction Navigation maritime a deux missions essentielles qui trouvent leur origine dans des traités internationaux, la réglementation Européenne et la transposition en législation nationale:

- La certification : la délivrance d'attestations liées à la personne ou au bateau, à la demande des intéressés (propriétaire, armateur, navigants...), après vérification technique ou de capacité et qu'il soit apparu que les prescriptions réglementaires sont respectées ;
- l'inspection : des inspections statutaires et des inspections-surprises sont menées à bord des navires et bateaux, sur le terrain (terrains portuaires) et éventuellement auprès des instances reconnues dans le but de vérifier le respect de la réglementation maritime applicable aux navires et bateaux belges et étrangers.

Direction Navigation intérieure

Après l'exécution de la sixième réforme de l'Etat, la direction Navigation intérieure reste compétente pour les aspects économiques (accès au marché) et prend une tâche coordinatrice sur base de et en concordance avec la politique Européenne et celle des Etats du Rhin, les règles d'affrètement et le régime de la responsabilité, tout comme pour les matières en liées avec les certificats d'aptitude et de navigation (accès à la profession).

La direction coordonne, défend et négocie la position belge dans les forums internationaux concernés au sein de la navigation intérieure entre autres mais pas seulement autour de l'intermodalité et participe ainsi de manière interactive au développement international de la réglementation. Dans les forums nationaux (Régions, associations du secteur, groupes de travail interdépartementaux...), la direction prend la régie de la concertation afin d'arriver à un point de vue commun à défendre pour la position belge en la matière via le SPF Mobilité et Transports.

Direction Navigation de plaisance

La direction Navigation de plaisance est chargée de l'exécution des matières concernant le conducteur et le bateau : certification, immatriculation, réglementation, inspection aussi bien pour la navigation de plaisance que sur les eaux.

La direction Navigation de plaisance a deux missions essentielles autour du conducteur et du bateau qui trouvent leur origine dans la réglementation Européenne et dans la législation nationale:

- Certificatie: het afleveren van persoonsgebonden brevetten en scheepsgebonden attesten op verzoek van belanghebbenden (scheepseigenaar, bedrijven, varenden...) nadat aan de hand van een door haar opgestelde en georganiseerde bekwaamheidsproef (personen) of een door technisch onderzoek (vaartuigen) is gebleken dat aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan ;
- inspectie: met het oog op het handhaven van de scheepvaartregelgeving met betrekking tot pleziervaart, worden verwachte en onverwachte inspecties uitgevoerd aan boord van dergelijke vaartuigen en bij erkende opleidingsinstellingen. Daarbij wordt samengewerkt met de andere federale diensten om een correcte inning van belastingen te verzekeren.

De directie stemt af, verdedigt en onderhandelt het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende Europese en nationale fora rond pleziervaart. Onder meer maar niet uitsluitend, inzake type keuringen en technische aspecten. Zij werkt aldus actief mee aan de ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Gewesten, interdepartementale werkgroepen...) neemt deze directie het initiatief tot overleg met de Federaties van de pleziervaart in het hele land en waar nodig neemt zij de regie om via de FOD Mobiliteit en Vervoer tot een overeenstemming te komen rond een beleidsstandpunt binnen België en voor België in de desbetreffende materie.

Maritime Single Window (MSW)

Ingevolge Richtlijn 2010/65/EU van het Europees parlement en van de Raad van 20 oktober 2010 betreffende de aanmeldingsformaliteiten van toepassing op schepen bij de aankomst en het vertrek van havens van Lidstaten waarbij Richtlijn 2008/6/EC wordt afgeschaft, moet een systeem van MSW worden ingesteld.

Dat veronderstelt samenwerkingsakkoorden tussen verschillende FOD's, de Gewesten, de havens. Het betreft het installeren en het uitbaten van een enig en elektronisch loket voor gegevensuitwisseling tussen de betrokken federale en gewestelijke diensten alsmede met autonome instellingen zoals de havens.

De Europese verplichting tot het realiseren van een MSW, is een aan te grijpen gelegenheid om in de maritieme sector het e-Gov verder te ontwikkelen en de "only-once" wet toe te passen op het enorme pakket aan gegevens die de meer dan 50000 scheepsbewegingen per jaar en het kwart miljard ton aan goederen per jaar vertegenwoordigen.

- La certification : la délivrance d'attestations liées à la personne ou au bateau, à la demande des intéressés (propriétaire, armateur, navigants...), après vérification technique ou de capacité et qu'il soit apparu que les prescriptions réglementaires sont respectées ;

- l'inspection : des inspections statutaires et des inspections-surprises sont menées à bord des navires et bateaux, sur le terrain (terrains portuaires) et éventuellement auprès des instances reconnues dans le but de vérifier le respect de la réglementation maritime applicable aux navires ainsi qu'aux bateaux belges et étrangers.

La direction coordonne, défend et négocie la position belge dans les forums Européens et nationaux concernés autour de la navigation de plaisance entre autres mais pas seulement autour des contrôles-type et des aspects techniques. Elle participe ainsi de manière active au développement de la réglementation. Dans les forums nationaux (Régions, groupes de travail interdépartementaux...), la direction prend la régie de la concertation avec les Fédérations afin d'arriver, via le SPF Mobilité et Transports, à un point de vue commun au sein de la Belgique sur la position belge à défendre en la matière.

Maritime Single Window (MSW)

Suite à la directive 2010/65/UE du Parlement européen et du Conseil du 20 Octobre 2010 concernant les formalités déclaratives applicables aux navires à l'entrée et/ou à la sortie des ports des Etats membres et en abrogeant la directive 2008/6/CE, un système de MSW doit être instauré.

Cela implique des accords de coopération entre différents SPF, les Régions, les ports. Il s'agit de la mise en œuvre et l'exploitation d'un guichet unique maritime électronique et de l'échange d'informations entre les services fédéraux et régionaux concernés ainsi que les institutions autonomes comme les ports maritimes.

L'obligation Européenne de réaliser ce MSW et une opportunité à saisir pour continuer à développer dans le secteur maritime le e-Gov et d'appliquer la loi « only once » sur un énorme paquet de données que représente l'entrée et la sortie de plus de 50000 mouvements de navires par an et plus d'un quart de milliard de tonnes de marchandises par an.

Vanuit deze vaststelling en de limietdatum van 1 juni 2015, opgelegd door de Commissie, indachtig is het nodig om aan dit project voorrang van uitvoering te geven.

Indien dit project gerealiseerd wordt binnen de gestelde termijn, zou België de eerste lidstaat zijn die de MSW realiseert, wat België bovenaan de lijst zou plaatsen van de 22 Lidstaten die betrokken zijn (aan zee grenzend).

PROGRAMMA 0

BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA

Nagestreefde doelstellingen door het programma:

Dit programma omvat zowel de specifieke werkingskosten van de centrale diensten als van de buitendiensten.

Aangewende middelen

01. Personeel

BA 33 53 01 110003: Statutair personeel.

De ce fait et en se rappelant la date limite imposée par le Commission du 1 juin 2015 il est important d'accorder à ce projet la priorité d'exécution.

Si ce projet est réalisé dans le délai imparti la Belgique serait le premier état membre qui réalise la MSW, plaçant la Belgique en tête de liste des 22 états membres concernés (bordant la mer).

PROGRAMME 0

PROGRAMME DE SUBSISTANCE

Objectifs poursuivis par le programme :

Ce programme comprend aussi bien les frais de fonctionnement spécifiques des services centraux que des services extérieurs.

Moyens mis en œuvre

01. Personnel

AB 33 53 01 110003 : Personnel statutaire.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	9 858	10 200	10 609	10 387	10 166	9 946	9 725	Engagement
Vereffeningen	9 774	10 200	10 609	10 387	10 166	9 946	9 725	Liquidation

BA 33 53 01 110004: Niet statutair personeel.

AB 33 53 01 110003 : Personnel non statutaire.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	200	234	184	180	176	173	169	Engagement
Vereffeningen	200	234	184	180	176	173	169	Liquidation

BA 33 53 01 110016: Personeel CSFG.

AB 33 53 01 110016 : Personnel CFSG.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	355	493	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	352	493	-	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Overdragen naar BA 33 53 01 110003

BA 33 53 01 122148: *Gedetacheerd personeel.***Description / Base légale / Base réglementaire**

Transféré vers l'AB 33 53 01 110003

AB 33 53 01 122148 : *Personnel détaché.*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	60	60	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	53	60	-	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Overdragen naar BA 33 53 01 110003

02 WerkingskostenB.A. 33 53 02 121101: *Allerhande werkingskosten.***Description / Base légale / Base réglementaire**

Transféré vers l'AB 33 53 01 110003

02 Frais de fonctionnementA.B. 33 53 02 121101 : *Frais de fonctionnement divers.*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	575	615	508	499	490	480	471	Engagement
Vereffeningen	574	637	525	516	506	497	487	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Naar aanleiding van de 6° staatshervorming worden 9 dienstvoertuigen en de hiermee gepaard gaande kredieten overgedragen naar de gewesten

Er zal in 2015 voor de eerste keer een IMP-conferentie plaatsvinden in België.

A.Erelonen

1. De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart

Een rechtbank die tuchtstraffen oplegt aan bemanningen van schepen die de Belgische vlag voeren, vooral omwille van het overtreden van veiligheidsvoorschriften.

2. Examencommissies

Het DGMV organiseert examens die ertoe strekken bevoegdheidsbewijzen te verlenen inzake de pleziervaart (brevet van yachtmán en yachtnavigator) en inzake de bagger- en sleepvaart voor beperkte vaart op zee (radarbrevet).

3. De Centrale Examencommissie

Deze commissie, opgericht bij het KB van 27 maart 2007 houdende de organisatie van de examens en de vaststelling van de retributies voor de bekwaamheidsbewijzen in Rijn- en binnenvaart, is

Description / Base légale / Base réglementaire

Suite à la 6ème réforme de l'Etat, 9 véhicules de service et les crédits y afférents sont transférés aux Régions.

En 2015 une conférence IMP aura lieu pour la première fois en Belgique.

A.Honoraires

1. Le conseil d'enquête maritime

Un tribunal qui prononce des sanctions disciplinaires à l'encontre de membres d'équipage de bateaux naviguant sous pavillon belge principalement en raison d'infractions aux prescriptions de sécurité.

2. Commission d'examen

La DGTM organise des examens visant à fournir des certificats à la plaisance (brevets de yachtmán et de navigateur de yacht), au dragage et au remorquage en mer pour une vitesse limitée (licence radar) et paie des jetons de présence et des frais de voyage aux membres des commissions d'examen.

3. La Commission centrale d'examen

Cette commission, créée par l'arrêté royal du 27 mars 2007 portant organisation des examens et fixation des rétributions pour les attestations de qualification en navigation rhénane et intérieure, est chargée de

belast met de organisatie van de examens met het oog op het bekomen van een aantal bekwaamheidsbewijzen in Rijn- en binnenvaart.

De Commissie Binnenvaart, opgericht bij het KB van 20 juli 1998 houdende invoering van de vrije bevrachting en de vrije prijsvorming in de sector nationaal en internationaal goederenvervoer over de binnenwateren, brengt op verzoek van de minister die de reglementering van het vervoer in zijn bevoegdheid heeft een gemotiveerd advies uit over elke aangelegenheid die verband houdt met de federale aspecten van het goederenvervoer over de binnenwateren en pleegt overleg over elke aangelegenheid die rechtstreeks of onrechtstreeks verband houdt met de sector goederenvervoer over de binnenwateren.

B. Analyse van brandstofmonsters

Om te voldoen aan het KB van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt voor de binnenschepen en aan het KB van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen dient door de FOD Mobiliteit en Vervoer in diverse monsternemingen en inspecties te worden voorzien en zal een beroep moeten worden gedaan op laboratoria om volgende analyses uit te voeren:

- monsterneming van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord, op het moment van levering aan schepen, volgens de richtsnoeren van de IMO en analyse van het zwavelgehalte;
- monsterneming en analyse van het zwavelgehalte van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voor zover uitvoerbaar en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;
- inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota.

C. Aankopen (logistiek):

huur van opleidingsvaartuigen, onderhoud wagens, brandstof, GSM; ISO-certificatie, drukwerken, kleding.

B.A. 33 53 02 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel.

procéder à l'organisation des examens en vue de l'obtention des attestations de qualification en navigation rhénane et intérieure.

La Commission navigation intérieure, instituée par l'arrêté royal du 20 juillet 1998 portant instauration de la liberté d'affrètement et de formation des prix dans le secteur national et international du transport de marchandises par voie navigable, émet à la demande du ministre qui a la réglementation du transport dans ses attributions, un avis motivé sur toute matière en rapport avec les aspects fédéraux de transport de marchandises par voie navigable et entreprend une concertation sur toute matière qui est en rapport direct ou indirect avec le secteur du transport de marchandises par voie navigable.

B. L'analyse des échantillons de carburant

Afin de se conformer à l'AR du 21 avril 2007 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins utilisés par des bateaux de navigation intérieure et à l'AR du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins, le SPF Mobilité et Transports doit prévoir certains échantillonnages et certaines inspections, et devra faire appel à des laboratoires afin d'exécuter les analyses suivantes :

- prise d'échantillons à bord sous scellés, au moment de la livraison au bateau, selon les directives de l'OMI et l'analyse de la teneur en soufre ;
- prise d'échantillons à bord, sous scellés, des combustibles marins pour combustion à bord dans des citernes, dans la mesure du possible ;
- inspection du livre de bord et des bordereaux de livraison des carburants.

C. Achats (logistique) :

Location de bateaux destinés à la formation ,entretien des voitures, carburant, GSM, certification ISO, impressions, habillement.

A.B. 33 53 02 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	70	101	80	77	73	70	68	Engagement
Vereffeningen	70	101	80	77	73	70	68	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Voor 2015 wordt voorzien in de aankoop van een 6-tal wagens ter vervanging van een zelfde aantal dienstvoertuigen.

B.A. 33 53 02 742201: Aankoop duurzame goederen.

Description / Base légale / Base réglementaire

En 2015 l'achat de 6 voitures est prévu pour remplacer le même nombre de voitures de service.

A.B. 33 53 02 742201 : Acquisition de biens meubles durables.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	4	15	12	11	11	10	10	Engagement
Vereffeningen	4	15	12	11	11	10	10	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bij de inspecties en schouwingen wordt, gebruik gemaakt van een aantal (elektronische) meetinstrumenten (laserafstandmeters, winkelhaken, PID-meters voor het detecteren van gevaarlijke gassen, lichtdoorlaatbaarheidsmeters, infraroodtemperatuurmeters, zuurstofmeters, geluidsmeter,...).

PROGRAMMA 1**HERZIENING VAN HET MARITIEM RECHT****Nagestreefde doelstellingen door het programma:**

Met het koninklijk besluit van 27 april 2007 werd een commissie opgericht belast met de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht. Het ambitieuze herzieningsproces zal een volledige rechtstak actualiseren en belangrijke gevolgen hebben voor de zeehandel, de scheepvaart, het havenbedrijf en de rechtspraktijk.

Aangewende middelen**10. Herziening maritiem recht**

B.A. 33 53 10 121122: Diverse kosten verbonden aan de herziening van het Maritiem Recht met uitzondering van informatica kosten.

Description / Base légale / Base réglementaire

Lors des inspections, des mesures et des visites, un certain nombre d'appareils (électroniques) de mesure sont utilisés (télémètres laser, équerres, détecteurs PID pour la détection de gaz dangereux, appareils de mesure de la perméabilité à la lumière, thermomètres infrarouges, mesureurs d'oxygène, sonomètre ...).

PROGRAMME 1**REVISION DU DROIT MARITIME****Objectifs poursuivis par le programme :**

Conformément à l'arrêté du 27 avril 2007, une commission chargée de la révision du droit maritime privé et public a été créée. Le processus ambitieux de révision actualisera une branche complète du droit et aura des conséquences importantes sur le commerce maritime, la navigation, le secteur portuaire et la pratique du droit.

Moyens mis en œuvre**10. Révision du droit maritime**

A.B. 33 53 10 121122 : Frais divers liés aux travaux de révision du droit maritime hors frais informatiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	465	346	334	321	309	297	Engagement
Vereffeningen	197	483	346	334	321	309	297	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De budgettaire last betreft de vergoeding van reis- en verblijfkosten van de leden van de Commissie en de vergoeding van experten.

Rekening houdend met de stand van zaken van de werkzaamheden en volgens de planning van de Commissie zal een wetsontwerp betreffende het privaatrechtelijk luik ingediend kunnen worden bij het Parlement.

Gelet op de omvang van de hervorming van dit privaatrechtelijk luik, zullen de werkzaamheden van de Commissie ter ondersteuning van de indiening van het wetsontwerp en de parlementaire behandeling van dat wetsontwerp het grootste deel van het jaar 2015 omvatten.

De Commissie zou ook de werkzaamheden voor het publiekrechtelijk luik aanvatten. Het valt te verwachten dat ook deze werkzaamheden minstens gans het jaar 2015 zullen bestrijken.

PROGRAMMA 2**BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN****Nagestreefde doelstellingen door het programma:**

In het kader van dit programma voldoet België aan zijn internationale verplichtingen betreffende de scheepvaart. Gelet op het feit dat België een aanzienlijke koopvaardijvloot heeft, is het voor België als vlagstaat van belang om aan zijn internationale verplichtingen te voldoen en de evoluties in de internationale scheepvaart van nabij te volgen.

Aangewende middelen**20. Nakomen van internationale verbintenissen.**

B.A. 33 53 20 354001: Internationale maritieme organisaties; IMO Londen, Atlantische patrouilles.

Description / Base légale / Base réglementaire

La charge budgétaire consiste en une indemnisation des frais de voyage et de séjour des membres de la Commission et d'indemnisation des experts.

En tenant compte de l'état d'avancement des travaux et conformément au planning de la Commission, un projet de loi concernant le droit privé pourra être déposé au Parlement.

Considérant l'ampleur de la réforme du droit privé, les travaux de la Commission pour, d'une part soutenir la déposition du projet de loi et d'autre part suivre la discussion parlementaire, prendront la plupart de l'année 2015.

La Commission devrait entamer les travaux pour le volet du droit public. On peut s'attendre à ce que ce travail couvrira au moins toute l'année 2015.

PROGRAMME 2**CONTRIBUTIONS A DES ORGANISMES INTERNATIONAUX****Objectifs poursuivis par le programme :**

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.

Moyens mis en œuvre**20. Respect des engagements internationaux.**

A.B. 33 53 20 35001 : Associations internationales maritimes; OMI – Londres, Patrouilles Atlantiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	208	320	311	311	311	311	311	Engagement
Vereffeningen	208	320	311	311	311	311	311	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

- a. Bijdrage van België in de werkingskosten van het Secretariaat voor het informatiesysteem in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat als mede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982.
- b. Dit krediet is bestemd om de bijdrage van België in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te betalen. De bijdrage van de lidstaten in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is samengesteld uit 3 componenten namelijk een vast minimumbedrag dat voor elke lidstaat gelijk is, vervolgens een percentage dat afhankelijk is van de VN-bijdrage van de lidstaat en ten slotte een veranderlijk bedrag dat bepaald wordt op basis van de brutotonnenmaat van de vloot van de lidstaat.
- c. België zal een aandeel moeten betalen in de kosten voortspruitende uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan. Het te betalen bedrag wordt bepaald op basis van de brutotonnenmaat van de Belgische vloot.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

- a. Contribution de la Belgique aux frais de fonctionnement du Secrétariat pour le système d'information dans le cadre du Memorandum d'Entente de Paris concernant le contrôle des bateaux par l'État du Port et également de l'accord financier y afférent signé à Paris le 26 janvier 1982.
- b. Contribution de la Belgique aux frais de fonctionnement de l'Organisation maritime internationale (OMI). La contribution des états membres aux frais de fonctionnement de l'Organisation maritime internationale (OMI) est composée de trois éléments, à savoir un montant fixe minimum qui est le même pour l'ensemble des états membres, ensuite un pourcentage qui dépend de la contribution NU et enfin un montant variable qui est fixé sur la base de la jauge brute de la flotte de l'état membre.
- c. La Belgique devra payer une partie des frais résultant de l'organisation d'un service de patrouille d'observation des icebergs dans l'océan Atlantique nord. Le montant à payer est déterminé sur base de la jauge brute de la flotte Belge.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING : 55****VERVOERSINFRASTRUCTUUR****Toegewezen opdrachten**

Brussel, stad en gewest, hoofdstad van België en zetel van internationale instellingen is eveneens een stad om in te leven en een ontmoetingsplaats van verschillende culturen.

Onze directie heeft een rol te vervullen in het ontwikkelen 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

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 55****INFRASTRUCTURE TRANSPORT****Missions assignées**

Bruxelles, Ville et Région, capitale de la Belgique et siège des institutions internationales est également une ville où l'on vit et un lieu de rencontre de différentes cultures.

Notre direction a un rôle à jouer dans le développement de tous les aspects de cette capitale, notamment la mobilité (à savoir entre autres la promotion des transports en commun, la protection des usagers plus vulnérables,...), la sécurité, la rénovation du patrimoine historique et des espaces verts, l'amélioration du cadre de vie des logements sociaux et des quartiers à problèmes, le développement d'initiatives culturelles, etc. Ces travaux doivent être réalisés dans les plus brefs délais, tout en respectant l'ensemble des dispositions et procédures légales en vigueur. Le 15 septembre 1993, l'Accord de Coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat Fédéral a été conclu afin de permettre à Bruxelles d'assurer son rôle de Capitale de la Belgique et de l'Europe (Beliris).

Cette mission se traduit par la prise de nombreuses initiatives susceptibles d'être classées dans les catégories suivantes :

- travaux d'infrastructure (routes, tunnels, ponts,...) et amélioration des transports en commun (sites propres, abords des gares, VICOM, RER,...)
- aménagement du quartier européen (quartier Schuman + gares, ...)
- amélioration de la sécurité routière, de la mobilité des usagers faibles (abords d'écoles, pistes cyclables,...)
- amélioration de la qualité de vie des habitants de la région (contrats de quartier, rénovation de logements sociaux et de leurs environs,...)
- rénovation d'immeubles classés et/ou de prestige (Palais des Congrès, églises,...) et initiatives culturelles (Aula Magna, musées,...)
- rénovation de parcs urbains (Parc de Bruxelles, Bois de la Cambre, Josaphat, Parc Léopold,...)
- aménagement de promenades vertes.

PROGRAMMA 1**SAMENWERKINGSAKKOORD FEDERALE STAAT
– BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST*****Nagestreefde doelstellingen door het programma:***

Vereffeningskredieten voor betalingen op vastleggingen van vóór de oprichting van het fonds.

Aangewende middelen***10. Samenwerkingsakkoord Federale Staat /
Brussels Hoofdstedelijk Gewest***

B.A. 33 55 10 653503*: Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989).

*Vroeger : 33 55 10 653303 (nieuwe classificatie ESR2010)

PROGRAMME 1**ACCORD DE COOPERATION ETAT FEDERAL –
REGION DE BRUXELLES CAPITALE*****Objectifs poursuivis par le programme :***

Crédits de liquidation pour les paiements à charge des engagements obtenus avant la création du fonds.

Moyens mis en œuvre***10. Accord de Coopération Etat Fédéral Région
Bruxelles Capitale***

A.B. 33 55 10 653503*: Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).

*Avant : 33 55 10 653303 (nouvelle classification SEC2010)

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	94	291	291	-	-	-	-	Liquidation

PROGRAMMA 2**FONDS TER FINANCIERING VAN DE
INTERNATIONALE ROL EN DE
HOOFDSTEDELIJKE FUNCTIE VAN BRUSSEL*****Nagestreefde doelstellingen door het programma:******Basiswetgeving of -reglementering***

- Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, inzonderheid het artikel 6, § 1, X, het artikel 6, § 3, 5° en het artikel 92bis, § 1.
- Bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid het artikel 43.
- Protocolakkoord gesloten op 9 mei 1989 tussen de Belgische Staat en de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de uit te voeren werken ten behoeve van Europese Instellingen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- Samenwerkingsakkoord van 9 maart 1990 tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de verdeling en de bestemming van onroerende goederen.
- Protocolakkoord van 6 juni 1991 en de bijakte van 29 september 1991, met betrekking tot de bijzondere aspecten van de spoorwegbediening van Brussel.
- Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot bepaalde

PROGRAMME 2**FONDS DE FINANCEMENT DU ROLE
INTERNATIONAL ET DE LA FONCTION DE
CAPITALE DE BRUXELLES*****Objectifs poursuivis par le programme :******La base légale ou réglementaire***

- La Loi spéciale du 08 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 08 août 1988, notamment l'article 6, § 1er, X, l'article 6, § 3, 5° et l'article 92 bis, § 1^{er}.
- la Loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 43 ;
- Le Protocole d'accord du 09 mai 1989 conclu entre l'Etat Belge et l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif aux travaux à réaliser en faveur des institutions européennes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale.
- L'Accord de coopération du 09 mai 1990 entre l'Etat et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la répartition et à la destination de biens immeubles.
- Le Protocole d'accord du 06 juin 1991 et son avenant du 29 septembre 1991, relatifs aux aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles.
- L'Accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à certaines initiatives destinées à

initiatieven bestemd om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te bevorderen.

- De bijakten aan dit Samenwerkingsakkoord: bijakte nr. 1 van 29 juli 1994, bijakte nr. 2 van 22 mei 1997, bijakte nr. 3 van 29 januari 1998, bijakte nr. 4 van 2 juni 1999, bijakte nr. 5 van 28 februari 2000, bijakte nr. 6 van 16 januari 2001, bijakte nr. 7 van 27 februari 2002, bijakte nr. 8 van 20 februari 2003, bijakte nr. 9 van 22 april 2005, bijakte nr. 10 van 6 mei 2008 en bijakte 10bis van 27 juli 2011; bijakte 11 van 8 juni 2012.
- Bijzondere wet van 10 augustus 2001 ter oprichting van een fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, zoals ze achteraf werd gewijzigd.

Voorwerp van de uitgaven

- De in onderhavig budget voorziene kredieten vloeien voort uit de toepassing van de wetten van 08.08.1988 (Bevoegdheidswet) en van 12.01.1989 (art.43) (Financieringswet) waardoor de Staat werken met een nationaal en/of internationaal karakter kan uitvoeren.
- De concretisering van het Samenwerkingsakkoord Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 15.09.1993 en van de bijaktes nrs. 1 tot 11 werd in financiële termen vertaald in de achtereenvolgende begrotingen van het departement.

Het Samenwerkingsakkoord tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een politiek akkoord waarbij de Federale Staat zich verbindt om van 1993 tot 1997 49 578 704 EUR per jaar, in 1998 50 570 279 EUR, in 1999 51 561 853 EUR, in 2000 63 956 629 EUR, in 2001 en 2002 76 351 205 EUR per jaar, in 2003 tot en met 2006 101 190 000 EUR per jaar, voor 2007 125 000 000 EUR ; 375 000 000 EUR voor de periode van 3 jaar (2008 tem. 2010); 375 000 000 EUR (125 miljoen per jaar) voor de periode 2012-2014 ter beschikking te stellen, om de uitvoering van bepaalde initiatieven te financieren, die de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel bevorderen.

Deze initiatieven worden, na bespreking, vastgesteld door het Samenwerkingscomité Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vaak na lange en moeilijke onderhandelingen. Na goedkeuring door de Federale Regering en door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de bijakte ondertekend door de acht ministers van het Samenwerkingscomité.

Gezien de belangrijke termijnen die nodig zijn om de vereiste akkoorden en goedkeuringen te bekomen: bouwvergunningen, milieuvergunningen, coördinatie en mobiliteitsattesten goedkeuring van de Brusselse regering, van de gemeenten en de verschillende administraties, gebeurt het vaak dat bepaalde

promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

- Les avenants à cet Accord de Coopération : l'avenant n° 1 du 29 juillet 1994, l'avenant n° 2 du 22 mai 1997, l'avenant n° 3 du 29 janvier 1998, l'avenant n° 4 du 2 juin 1999, l'avenant n° 5 du 28 février 2000, l'avenant n° 6 du 16 janvier 2001, l'avenant n° 7 du 27 février 2002, l'avenant n° 8 du 20 février 2003, l'avenant n° 9 du 22 avril 2005, l'avenant n° 10 du 6 mai 2008 et l'avenant n°10 bis du 27 juillet 2011; l'avenant 11 du 8 juin 2012.
- La loi du 10 août 2001 créant un Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles tel qu'il a été amendé par la suite.

Objet des dépenses

- Les crédits repris au budget ci-après ressortent de l'application des lois des 08/08/1988 (loi de Compétences) et 12/01/1989 (art. 43) (loi de Financement) par lesquelles l'Etat peut exécuter des travaux à caractère national et/ou international.
- La concrétisation de l'Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles-Capitale du 15/09/1993 et des avenants nos 1 à 11 a été traduite en termes financiers dans les budgets successifs du département.

L'Accord de Coopération entre l'Etat et la Région de Bruxelles Capitale est en effet un accord politique par lequel l'Etat fédéral s'engage à mettre à la disposition de la région 49 578 704 EUR par an de 1993 à 1997, 50 570 279 EUR en 1998, 51 561 853 EUR en 1999, 63 956 629 EUR en 2000, 76 351 205 EUR par an en 2001 et 2002 et 101 190 000 EUR par an en 2003, 2004, 2005 et 2006, 125 000 000 EUR en 2007 ; 375 000 000 EUR sur 3 ans (2008 à 2010) ; 375 000 000 EUR sur 3 ans (2012 à 2014) et ce afin de financer l'exécution de certaines initiatives permettant de promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Ces initiatives sont fixées en consensus par le Comité de Coopération Etat Fédéral / Région de Bruxelles Capitale, après des négociations souvent longues et difficiles. Après l'approbation du Gouvernement Fédéral et du Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale, l'avenant est signé par les 8 ministres du Comité de Coopération.

Au vu des délais importants nécessaires pour obtenir les divers accords et autorisations requis : permis de bâtir, autorisations de l'environnement, attestations de coordination et mobilité, approbation du gouvernement bruxellois, des communes et de diverses administrations, il arrive fréquemment que certaines

initiatieven slechts het jaar nadien kunnen vastgelegd worden.

Hiermee rekening houdend werd in het verleden gevraagd en verkregen dat het saldo van het op het einde van het jaar niet vastgelegde vastleggingskrediet, zou overgedragen worden en toegevoegd aan dit van het volgende jaar.

Om hieraan te verhelpen werd overigens bij wet van 10 augustus 2001, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18 september 2001, een fonds opgericht ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, waardoor de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, aangepast werd. Artikel 3 voorziet een voorafname van 76,4 miljoen EUR vanaf het begrotingsjaar 2001, op de ontvangst in de personenbelasting, die aan het fonds wordt toegewezen (vanaf 2007 op 125 miljoen EUR gebracht).

De activiteit 55 2 (voorheen 56.22) "Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel" werd aldus in het huidige programma ingelast.

Bijakte 11 werd goedgekeurd op 8 juni 2012 en voorziet een programma voor de jaren 2012-2014. Het totale programma betreft een globaal bedrag van 375 000 000 EUR, voorlopig gelijkmatig verdeeld over de jaren 2012, 2013 en 2014 per schijf van 125.000.000 EUR. Het totaal voorziene budget bedraagt 566 818 197,01 EUR (incl. overdrachten).

De hoofdlijnen van bijakte 11

1. Mobiliteit

Mobiliteit blijft in de door Beliris uitgevoerde investeringen een belangrijke plaats innemen: het budget daarvoor bedraagt bijna 195 miljoen euro, of ongeveer een derde van het geheel van de bijakte.

- Investerings in het MIVB-net
- Mobiliteit van de grote verkeersassen

2. Investerings in de Europese Wijk

3. Herwaardering van de wijken

We zullen de in 2001 begonnen herwaardering van de meest kwetsbare wijken van Brussel voortzetten door de 4 jaarlijkse wijkcontracten te financieren: het gaat om de volledige heraanleg van de wegen, het inrichten van ontspanningsruimtes, meer verkeersveiligheid, kortom, een opknapbeurt van de leefomgeving van achtergestelde buurten.

4. Renovatie van de sociale woningen

Onder de bijakte 11 werden er vijf nieuwe socialewoningprojecten ingeleid.

initiatieven ne puissent être engagées que l'année suivante

Dans ce contexte, par le passé, il a été sollicité et obtenu que le solde du crédit d'engagement non engagé en fin d'année soit reporté et additionné au crédit d'engagement de l'année suivante.

Pour remédier à cette situation, la loi du 10 août 2001 publiée au Moniteur Belge du 18 septembre 2001 a créé un fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles et modifié ainsi la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. L'article 3 prévoit un prélèvement de 76,4 millions EUR à partir de l'année budgétaire 2001 sur le produit de l'impôt des personnes physiques, qui sera affecté au fonds (à partir de 2007 porté à 125 millions EUR).

L'activité 55 2 (anciennement 56.22) "Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles" est ainsi créée dans le présent programme.

L'Avenant n° 11 a été approuvé le 8 juin 2012 et prévoit le programme pour les années 2012-2014. Le programme global implique un montant total de 375 000 000 EUR, à titre provisoire uniformément répartie sur les années 2012, 2013 et 2014 par tranche de 125 000 000 EUR. Le budget total prévu est de 566 818 197,01 EUR (y compris les transferts).

Les grands axes de l'avenant n° 11

1. La Mobilité

La mobilité garde une place importante dans les investissements réalisés par Beliris : le budget qui y sera consacré est de près de 195 millions d'EUR, soit environ un tiers de l'ensemble de l'avenant.

- Investissements dans le réseau STIB
- La mobilité des grands axes de circulation

2. Investissements dans le Quartier Européen

3. La revitalisation des quartiers

Nous poursuivons la revitalisation des quartiers plus fragiles de Bruxelles entamée en 2001 en finançant les 4 contrats de quartier annuels : il s'agit de réaménagements complets de voiries, de création d'aires de détente, de sécurisation du trafic, bref, d'un embellissement du cadre de vie de quartiers moins favorisés.

4. La rénovation de logements sociaux

Cinq nouveaux projets de logements sociaux ont été introduits sous l'avenant 11.

5. Groene ruimtes en ontspanningsruimtes

De parken en ontspanningsruimtes in onze hoofdstad leveren een forse bijdrage aan het welzijn van de Brusselaars. Het is fijn om - via Beliris - belangrijke bedragen te kunnen besteden voor het behoud, de restauratie of de oprichting van de Brusselse groene long.

6. Cultuur en erfgoed

Erfgoed en cultuur zijn nauw met elkaar verbonden. Beliris zal zich blijven inzetten om ons erfgoed te vrijwaren en zo de aantrekkelijkheid van Brussel en de diversiteit van zijn toeristisch en cultureel aanbod versterken.

7. Diverse initiatieven**Indicatoren**

Het niveau van de jaarlijkse gerealiseerde vastleggingen en vereffeningen geven een indicatie van een optimale realisatie van het investeringsprogramma.

Aangewende middelen**20. Personeel**

B.A. 33 55 20 110003: Bezoldigingen Statutair personeel

5. Les espaces verts et de détente

La présence de parcs et espaces de détente dans notre capitale contribue largement au bien-être des Bruxellois. C'est un plaisir de pouvoir consacrer – via Beliris – des montants importants à la préservation, la restauration ou à la création de poumons verts bruxellois.

6. La culture et le patrimoine

Patrimoine et culture sont intimement liés. Beliris poursuivra ses interventions afin de préserver notre patrimoine et ainsi renforcer l'attractivité de Bruxelles et la diversité de son offre touristique et culturelle.

7. Initiatives diverses**Indicateurs**

Le niveau des engagements et liquidations réalisés annuellement donne une indication de la réalisation optimale du programme d'investissement.

Moyens mis en oeuvre**20: Personnel**

A.B. 33 55 20 110003 : traitement du personnel statutaire

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	3 970	4 353	4 175	4 142	4 136	4 129	4 037	Engagement
Vereffeningen	3 965	4 353	4 175	4 142	4 136	4 129	4 037	Liquidation

B.A. 33 55 20 110004: Bezoldigingen Niet-statutair personeel

A.B. 33 55 20 110004 : traitement personnel non statutaire

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	1 636	2 091	1 992	1 990	1 986	1 983	1 939	Engagement
Vereffeningen	1 636	2 343	2 231	2 229	2 226	2 221	2 172	Liquidation

21. Werkingskosten

B.A. 33 55 21 121101: Aankoop niet-duurzame goederen

21. Frais de fonctionnement

A.B. 33 55 21 121101 : Achats de biens non durables

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	820	739	548	582	555	507	493	Engagement
Vereffeningen	581	797	629	561	543	528	514	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De ramingen werden opgesteld op basis van gegevens uit het verleden en voorzieningen van de betrokken diensten.

Het geraamde bedrag omvat de werkingsuitgaven m.b.t. prestaties van derden, diversen verbruiksuitgaven, energieverbruik, reis- en andere vergoedingen aan het personeel.

B.A. 33 55 21 121104: Werkingsuitgaven informatica

Description / Base légale / Base réglementaire

Les estimations ont été établies sur la base de données antérieures et des provisions des services concernés.

Le montant estimé comprend les dépenses de fonctionnement relatives aux prestations de tiers, dépenses de consommation diverses, consommations d'énergie, aux frais de déplacement et autres indemnités pour le personnel.

A.B. 33 55 21 121104 : frais d'exploitation informatique

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	242	141	207	74	72	70	68	Engagement
Vereffeningen	92	489	299	84	82	80	78	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Informatica-uitgaven: Inktpatronen en toners voor de printers, aankoop van klein materiaal, kosten voor externe bijstand (onderhoud, steun, expertise), vernieuwing licenties, huur van lijnen via optische vezel.

B.A. 33 55 21 214001: Verwijlinteressen wegens te laat betaalde facturen.

Description / Base légale / Base réglementaire

Frais informatiques: cartouches d'encre et toners pour imprimantes, achat de petit matériel, frais pour assistance externe (entretien, support, expertise), renouvellement licences, loyer lignes par fibre optique.

A.B. 33 55 21 214001: Intérêts de retard pour factures payées en retard.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	245	350	350	250	250	250	250	Engagement
Vereffeningen	229	350	350	250	250	250	250	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De verwijlrenten worden ten gunste van de leveranciers aangerekend op de basisallocatie 33.55.21.214001. Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de basisallocatie in de begroting worden ingeschreven met een vast bedrag wat overeenkomt met een geschatte provisie. Naargelang de behoeften zullen ze via herverdelingen vanuit de werkings- en investeringskredieten gespijsd worden.

B.A. 33 55 21 74 2201: Aankoop duurzame goederen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les intérêts de retard en faveur des fournisseurs sont imputés à l'allocation de base 33.55.21.214001. Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, l'allocation de base sera inscrite au budget avec un montant fixe correspondant à l'évaluation d'une provision. Elles seront alimentées en fonction des besoins par l'intermédiaire d'une redistribution au départ des crédits de fonctionnement et d'investissement.

A.B. 33 55 21 74 2201: achat de bien durable

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	9	54	19	19	18	17	17	Engagement
Vereffeningen	9	54	19	19	18	17	17	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Vervangingen en nieuwe aankopen van meubilair, materiaal en machines, aanpassingen aan het gebouw.

B.A. 33 55 21 742204: Investeringsuitgaven Informatica

Description / Base légale / Base réglementaire

Remplacements et nouveaux achats de mobilier, matériel et machines, aménagements des locaux.

A.B. 33 55 21 742204 : investissements informatiques

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	58	51	27	26	25	24	23	Engagement
Vereffeningen	235	51	27	26	25	24	23	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Vervangingen en nieuwe aankopen van hardware en software.

22. Investerings

B.A. 33 55 22 512219: Uitzonderlijke promotie van excellerende medische en wetenschapsprojecten - steun aan de gemeenten (Cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

Description / Base légale / Base réglementaire

Remplacements et nouveaux achats de hardware et software.

22. Investissements

A.B. 33 55 22 512219 : Promotion exceptionnelle de projets d'excellence scientifique et médicale - soutien aux communes (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	3 000	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	1 666	2 000	6 300	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2009 van 11 000 000 EUR om een deel van de studies en de bouwwerken van een nieuw instituut op de Erasmus site te Anderlecht te financieren.

Toelage 2014 van 9 000 000 EUR ter financiering van de bouwwerken van de opleidings- en onderzoeksruimtes alsook voor het onderbrengen van de verschillende Belgische of internationale wetenschappelijke organisaties gelokaliseerd in het Bordetinstituut, waaronder desgevallend de Breast International Group.

Het saldo van de toelage van 2009 (namelijk 1 666 000 EUR) werd vereffend in 2013.

De toelage van 2014 zal verder vereffend worden in 2015.

B.A. 33 55 22 512220: Toelage aan de BGHM

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2009 de 11 000 000 EUR afin de financer partiellement des études et des travaux de construction d'un nouvel institut sur le site d'Erasmus à Anderlecht.

Subvention 2014 de 9 000 000 EUR afin de financer des travaux de construction des surfaces de formation et de recherche ainsi que pour l'hébergement des différentes organisations scientifiques belges ou internationales localisées dans l'Institut Bordet, notamment, le cas échéant, le Breast International Group.

Le solde de la subvention de 2009 (à savoir 1 666 000 EUR) a été liquidé en 2013.

La subvention 2014 continuera d'être liquidée en 2015.

A.B. 33 55 22 512220 : allocation au BGHM

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	449	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	-	315	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2013 van 449 000 EUR aan de Brusselse Gewestelijke Huisvestingsmaatschappij voor de renovatie van de sociale woningen Florair 2 en 3 te Jette.

Toelage 2013 wordt gedeeltelijk vereffend in 2015.

B.A. 33 55 22 513005: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten bedrijven en financiële instellingen

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2013 de 449 000 EUR à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale pour la rénovation des logements sociaux Florair 2 et 3 à Jette.

Subvention 2013 partiellement liquidée en 2015.

A.B. 33 55 22 513005 : Accord de coopération Beliris - Transferts en capital entreprises et institutions financières.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	191	10 900	10 050	28 342	28 319	28 300	28 300	Engagement
Vereffeningen	9 830	18 749	14 000	10 928	18 003	23 762	23 762	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd – bij gebrek aan een programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 12 aan het Samenwerkingsakkoord) – uitgegaan van de verdere uitvoering van de lopende projecten van bijakte nr. 11.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée – en l'absence d'un programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 12 à l'Accord de Coopération) – en partant de l'idée de la continuation de l'exécution des projets en cours relatif à l'avenant n°11.

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

B.A. 33 55 22 521014: Toelage voor de vereniging Aula Magna. (Cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 521014 : Subvention à l'association Aula Magna. (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	650	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	32	220	215	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2009 van 650 000 EUR aan de vzw Paleis van Keizer Karel: financiering opdrachten voor aanneming van werken, diensten en leveringen die samenhangen met de specifieke inrichting van de lokalen gelegen in het gebouw Lalaing-Hoogstraten teneinde te beantwoorden aan hun bestemming.

Toelage 2013 van 650 000 EUR aan de vzw Paleis van Keizer Karel: financiering opdrachten voor aanneming van werken, diensten en leveringen om het geklasseerde patrimonium te bewaren en de goederen en personen te beveiligen en beschermen.

B.A. 33 55 22 521020 : Toelage Joods Museum (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2009 de 650 000 EUR à l'asbl Palais de Charles Quint : financement des marchés de travaux, services et fournitures liés à l'aménagement spécifique des locaux situés dans le bâtiment dit Lalaing-Hoogstraten afin de répondre à leur affectation.

Subvention 2013 de 650 000 EUR à l'asbl Palais de Charles Quint : financement des marchés de travaux, services et fournitures qui permettent de préserver le patrimoine classé et de sécuriser et protéger des biens et des personnes.

A.B. 33 55 22 521020: Subvention Musée Juif (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	85	100	156	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2009 van 2 500 000 EUR aan het Joods Museum voor de renovatie en reconstructie van het Joods Museum.
De toelage wordt verder vereffend in 2014 en 2015.

B.A. 33 55 22 522005 : Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten privaatrechtelijke VZW's.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2009 de 2 500 000 EUR au Musée Juif pour la rénovation et reconstruction du Musée Juif.

La subvention continuera d'être liquidée en 2014 et 2015.

A.B. 33 55 22 522005 : Accord de coopération Beliris - Transferts en capital ASBL de droit privé.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	10	2 450	3 000	28 342	28 319	28 300	28 300	Engagement
Vereffeningen	20	810	325	4 638	14 031	21 828	21 828	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd – bij gebrek aan een programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 12 aan het Samenwerkingsakkoord) – uitgegaan van de verdere uitvoering van de lopende projecten van bijakte nr. 11.

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

B.A. 33 55 22 522007: Toelage aan Flagey VZW (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée – en l'absence d'un programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 12 à l'Accord de Coopération) – en partant de l'idée de la continuation de l'exécution des projets en cours relatif à l'avenant n°11.

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 522007 : Subvention à Flagey ASBL (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	117	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	163	135	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2014 van 404 000 EUR aan de vzw Flagey voor de financiering van de studies, werken en aankopen van apparatuur die in de volgende gebieden moeten uitgevoerd zijn: geluid, licht, projectie, scène, esthetiek van het gebouw en telefonie. De toelage wordt verder vereffend.

B.A. 33 55 22 614105: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten binnen institutionele groep.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2014 de 404 000 EUR à l'asbl Flagey pour le financement des études, travaux et des acquisitions de matériel devant être réalisés dans les domaines suivants : le son, la lumière, la projection, la scène, esthétique du bâtiment et la téléphonie. La subvention continue d'être liquidée.

A.B. 33 55 22 614105 : Accord de coopération Beliris - Transferts en capital à l'intérieur d'un groupe institutionnel.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	4 067	13 100	3 250	28 342	28 319	28 300	28 300	Engagement
Vereffeningen	275	3 991	7 000	8 615	15 944	22 506	22 506	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd – bij gebrek aan een programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 12 aan het Samenwerkingsakkoord) – uitgegaan van de verdere uitvoering van de lopende projecten van bijakte nr. 11.

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée – en l'absence d'un programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 12 à l'Accord de Coopération) – en partant de l'idée de la continuation de l'exécution des projets en cours relatif à l'avenant n°11.

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

B.A. 33 55 22 614111: Toelage aan de Koninklijke Muntshouwborg. (Cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

A.B. 33 55 22 614111 : Subvention au Théâtre Royale de la Monnaie.(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	282	164	75	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2009 ten voordele van de Koninklijke Muntshouwborg.
De toelage wordt verder vereffend in 2014 en 2015

B.A. 33 55 22 614113: Toelage aan het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen.(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2009 au profit du Théâtre Royal de la Monnaie
La subvention continue d'être liquidée en 2014 et 2015.

A.B. 33 55 22 614113 : Subvention à l'Institut Royal des Sciences Naturelles.(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	1 400	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage van 3 000 000 EUR vastgelegd in het jaar 2009. Er worden geen vereffeningkredieten voorzien voor 2015.

B.A. 33 55 22 614124: Toelage Paleis voor Schone Kunsten (Cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention de 3 000 000 EUR engagée en 2009. Pas de liquidations prévues en 2015.

A.B. 33 55 22 614124 : Subvention Palais des Beaux-Arts (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	125	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	247	100	248	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2014 van 1 325 000 EUR ter financiering van de renovatie van het Baron Horta gebouw en van de modernisering van de informaticasystemen voor kaartverkoop.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2014 de 1 325 000 EUR pour le financement de la rénovation de l'immeuble Baron Horta et de la modernisation des systèmes informatique de la billetterie.

Toelage 2014 van 1 000 000 EUR ter financiering van de studies en werken voor de renovatie van de twee spektakelzalen, namelijk zalen M en Studio.

De toelagen van 2014 worden gedeeltelijk vereffend in 2015

B.A. 33 55 22 632126: Toelage Gemeente Vorst (Cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

Subvention 2014 de 1 000 000 EUR pour le financement des études et des travaux de rénovation de deux salles de spectacles, plus précisément les salles M et Studio.

Les subventions 2014 sont partiellement liquidées en 2015

A.B. 33 55 22 632126 : Subvention Commune de Forest (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	729	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	488	622	550	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2011 van 650 000 EUR ter financiering van de renovatiewerken met betrekking tot de voormalige Brouwerij Wielemans-Ceuppens.

Toelage 2013 van 729 000 EUR ter financiering van de aanleg van een park en een speelplein op de openbare ruimte Divercity in het kader van het wijkcontract Vroege Groenten – Luttrebrug.

Het saldo van de toelage van 2011 zal vereffend worden in 2014.

De toelage van 2013 zal gedeeltelijk vereffend worden in 2014 en 2015.

B.A. 33 55 22 633105: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten lokale overheden.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2011 de 650 000 EUR pour le financement des travaux de rénovation se rapportant à l'ancienne brasserie Wielemans-Ceuppens.

Subvention 2013 de 729 000 EUR pour le financement de la construction d'un par cet un plaine de jeux sur l'espace public de Divercity dans le Contrat de quartier Primeurs – Pont de Luttre.

Le solde de la subvention 2011 sera liquidée en 2014.

La subvention 2013 sera partiellement liquidée en 2014 et 2015.

A.B. 33 55 22 633105 : Accord de coopération Beliris - Transferts en capital administrations publiques locales.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	10 291	34 700	35 700	28 342	28 318	28 301	28 301	Engagement
Vereffeningen	14 945	29 000	28 883	64 075	45 440	36 155	36 155	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd – bij gebrek aan een programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 12 aan het Samenwerkingsakkoord) – uitgegaan van de verdere uitvoering van de lopende projecten van bijakte nr. 11.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée – en l'absence d'un programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 12 à l'Accord de Coopération) – en partant de l'idée de la continuation de l'exécution des projets en cours relatif à l'avenant n°11.

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

B.A. 33 55 22 633115: 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.

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 633115 : Subvention accordée aux provinces, aux communes et aux associations de communes pour le déplacement des installations de gaz, d'électricité et d'égouts imposés par l'Etat en vue de l'exécution de travaux publics.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	1 977	1 500	600	500	500	500	500	Engagement
Vereffeningen	184	1 000	500	500	500	500	500	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

In het kader van de werken opgenomen in het Samenwerkingsakkoord moeten vergunningshouders zich verplaatsen. In overeenstemming met de heersende reglementering dienen hiervoor subsidies van de Staat te worden voorzien.

B.A. 33 55 22 633116: Toelage Stad Brussel (Cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Dans le cadre des travaux repris à l'Accord de Coopération, des réseaux concessionnaires doivent être déplacés. Conformément aux règlements en vigueur, des subside de l'Etat doivent être envisagés.

A.B. 33 55 22 633116: Subvention Ville de Bruxelles (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	1 475	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	806	551	150	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2013 van 1 475 000 EUR ter financiering van het restauratieproject van de graf galerijen van het kerkhof van Laken.

Toelage 2014 van 150 000 EUR ter financiering van het restauratieproject van de graf galerijen van het kerkhof van Laken (aanvulling).

Toelage 2014 van 275 000 EUR in het kader van het wijkcontract Masui.

Toelage 2014 van 1 940 000 EUR in het kader van het wijkcontract Bloemenhof.

De toelagen worden gedeeltelijk vereffend in 2015.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2013 de 1 475 000 EUR pour le financement du projet de restauration des galeries funéraires du cimetière de Laeken.

Subvention 2014 de 150 000 EUR pour le financement du projet de restauration des galeries funéraires du cimetière de Laeken (complément).

Subvention 2014 de 275 000 EUR dans le cadre du contrat de quartier Masui.

Subvention 2014 de 1 940 000 EUR dans le cadre du contrat de quartier Jardin aux Fleurs.

Les subventions seront en partie liquidées en 2015.

B.A. 33 55 22 633118: Toelage Gemeente
Schaerbeek (Cfr. art. 2.33.3 Algemene
Uitgavenbegroting).

A.B. 33 55 22 633118 : Subvention Commune de
Schaerbeek (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des
Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	150	1 750	-	-	-	-	Liquidation

**Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van
het gesubsidieerde orgaan:**

Toelage 2014 van 2 750 000 EUR ter financiering van de verwerving van terreinen en gebouwen, van de renovatie van woningen en de inplanting van een sportzaal op Helmetsteenweg nr. 343-347 in het kader van de onroerende verrichting IM6 van het duurzaam wijkcontract Helmet.

Toelage 2014 van 300 000 EUR in het kader van het wijkcontract Wijkheuvelen-Josaphat.

Toelage 2014 van 313 000 EUR in het kader van het wijkcontract Koningin-Vooruitgang.

Toelage 2014 van 326 000 EUR ter financiering van de werken van de restauratie en opwaardering van de omgeving van het Crossingstadion, meer specifiek in de heraanleg van de aangrenzende voetpaden aan de Algemeen Stemrechtlaan en de Ernest Renanlaan.

De toelagen worden gedeeltelijk vereffend in 2015

B.A. 33 55 22 633119: Toelage Gemeente
Molenbeek (cfr. art. 2.33.3 Algemene
Uitgavenbegroting).

**But du subside / Présentation intégrale de l'organe
subventionné :**

Subvention 2014 de 2 750 000 EUR pour le financement de l'acquisition de terrains et immeubles, la rénovation de logements et l'implantation d'une salle de sport au 343-347 chaussée de Helmet dans le cadre de l'opération immobilière IM6 du contrat de quartier durable Helmet.

Subvention 2014 de 300 000 EUR dans le cadre du contrat de quartier Coteaux-Josaphat.

Subvention 2014 de 313 000 EUR dans le cadre du contrat de quartier Reine Progrès.

Subvention 2014 de 326 000 EUR pour le financement des travaux de réalisation des trottoirs périphériques dans le cadre de la restauration et mise en valeur des alentours du stade Crossing et plus spécifiquement le réaménagement de l'Avenue du Suffrage Universel et l'Avenue Ernest Renan.

Les subventions seront partiellement liquidées en 2015.

A.B. 33 55 22 633119 : Subvention Commune de
Molenbeek (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des
Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	467	845	-	-	-	-	Liquidation

**Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van
het gesubsidieerde orgaan:**

Toelage 2014 van 1 307 000 EUR ter financiering van de werken van realisatie van een gebouw met sociale woningen gelijkgestelde woningen op de hoek van de

**But du subside / Présentation intégrale de l'organe
subventionné :**

Subvention 2014 de 1 307 000 EUR pour le financement des travaux de réalisation d'un immeuble de logements assimilés à des logements sociaux à

Gentsesteenweg en de Graaf van Vlaanderenstraat in het kader van het wijkcontract Cinema Belle-Vue.

l'angle chaussée de Gand et rue du Comte de Flandre dans le cadre du contrat de quartier Cinéma Belle-Vue.

Toelage 2014 van 313 000 EUR in het kader van het wijkcontract Rondom Leopold II.

Subvention 2014 de 313 000 EUR dans le cadre du contrat de quartier Autour de Léopold II.

De toelagen worden gedeeltelijk vereffend in 2015.

Les subventions seront partiellement liquidées en 2015.

B.A. 33 55 22 633121: Toelage gemeente Koekelberg (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

A.B. 33 55 22 633121: Subvention à la commune de Koekelberg (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	-	50	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Toelage 2014 van 300 000 EUR in het kader van het wijkcontract Historisch Centrum.

Subvention 2014 de 300 000 EUR dans le cadre du contrat de quartier Cœur Historique.

De toelagen worden gedeeltelijk vereffend in 2015.

Les subventions seront partiellement liquidées en 2015.

B.A. 33 55 22 633122: Toelage gemeente Sint-Gillis (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

A.B. 33 55 22 633122: Subvention à la commune de Saint-Gilles (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	-	2 800	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Toelage 2014 van 3 125 000 EUR in het kader van het wijkcontract Bosnië.

Subvention 2014 de 3 125 000 EUR dans le cadre du contrat de quartier Bosnie.

De toelagen worden gedeeltelijk vereffend in 2015.

Les subventions seront partiellement liquidées en 2015.

B.A. 33 55 22 633123: Toelage gemeente Elsene (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

A.B. 33 55 22 633123: Subvention à la commune de Ixelles (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	-	-	120	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2014 van 372 000 EUR in het kader van het wijkcontract Scepter.

De toelagen worden gedeeltelijk vereffend in 2015.

B.A. 33 55 22 653503: Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989).*

**Voeger : BA 33 55 22 653303 (nieuwe classificatie ESR2010)*

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2014 de 372 000 EUR dans le cadre du contrat de quartier Sceptre.

Les subventions seront partiellement liquidées en 2015.

A.B. 33 55 22 653503 : Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).*

**Avant : AB 33 55 22 653303 (nouvelle classification SEC2010)*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	26	500	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	14 654	15 000	750	2 745	1 580	69	69	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd – bij gebrek aan een programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 12 aan het Samenwerkingsakkoord) – uitgegaan van de verdere uitvoering van de lopende projecten van bijakte nr. 11.

De vereffeningkredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

B.A. 33 55 22 653504: Toelage hoogperformant openbaar vervoer en uitbreiding studie Noord-Zuid (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).*

**Voeger: BA 33 55 22 653304 (nieuwe classificatie ESR2010)*

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée – en l'absence d'un programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 12 à l'Accord de Coopération) – en partant de l'idée de la continuation de l'exécution des projets en cours relatif à l'avenant n°11.

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 653504 : Subvention transport en commun de haute performance et étude d'extension Nord-Sud (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).*

**Avant : AB 33 55 22 653304 (nouvelle classification SEC2010)*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	880	4 000	1 500	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelage 2009 van 10 000 000 EUR aan de M.I.V.B. ter financiering van de uitbreidingsstudies van het hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk naar het noorden (Noordstation – Schaarbeek-vorming) te Brussel in functie van de toewijzingsprocedures van de opdracht.

Toelage 2011 van 10 000 000 EUR aan de M.I.V.B. ter financiering van de uitbreidingsstudies van het hoogwaardig openbaar vervoersnetwerk naar het noorden (Noordstation – Schaarbeek-vorming) te Brussel in functie van de toewijzingsprocedures van de opdracht.

De toelage van 2009 wordt verder vereffend

B.A. 33 55 22 653505: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten Brussels Hoofdstedelijk Gewest.*

**Vroeger: BA 33 55 22 653305 (nieuwe classificatie ESR2010)*

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subvention 2009 de 10 000 000 EUR à la S.T.I.B. pour le financement, en fonction des résultats des procédures d'attribution de marché, des études de l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le nord (gare du Nord – Schaarbeek-formation) à Bruxelles.

Subvention 2011 de 10 000 000 EUR à la S.T.I.B. pour le financement, en fonction des résultats des procédures d'attribution de marché, des études de l'extension du réseau de transports en commun de haute performance vers le nord (gare du Nord – Schaarbeek-formation) à Bruxelles.

La subvention de 2009 continue d'être liquidée

A.B. 33 55 22 653505: Accord de coopération Beliris - Transferts en capital Région de Bruxelles Capitale.*

**Avant : A.B. 33 55 22 653305 (nouvelle classification SEC2010)*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	9 548	55 954	79 621	18 342	18 318	18 301	18 301	Engagement
Vereffeningen	11 193	17 455	40 000	15 464	11 334	1 871	1 871	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd – bij gebrek aan een programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 12 aan het Samenwerkingsakkoord) – uitgegaan van de verdere uitvoering van de lopende projecten van bijakte nr. 11.

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de projecten individueel geraamd worden.

B.A. 33 55 22 653513: Toelage voor verwerving van rollend materieel MIVB (cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).*

**Vroeger : B.A. 33 55 22 653313 (nieuwe classificatie ESR2010)*

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée – en l'absence d'un programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 12 à l'Accord de Coopération) – en partant de l'idée de la continuation de l'exécution des projets en cours relatif à l'avenant n°11.

Les crédits de liquidation sont déterminés sur base de la micro-approche. Selon celle-ci, les liquidations des projets sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 653513 : Subvention pour l'acquisition de matériel roulant STIB (Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).*

**Avant : A.B. 33 55 22 653313 (nouvelle classification SEC2010)*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	30 000	10 000	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	30 000	10 000	-	-	-	-	-	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan:

Toelagen 2013 van 30 000 000 EUR en 2014 van 10 000 000 EUR aan de MIVB ter financiering van rollend materiaal.

De toelage van 2013 werd vastgelegd en vereffend in 2013. De toelage van 2014 werd vastgelegd en vereffend in 2014

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné :

Subventions 2013 de 30 000 000 EUR et 2014 de 10 000 000 EUR à la STIB pour financer le matériel roulant.

La subvention de 2013 a été engagée et liquidée en 2013. La subvention 2014 a été engagée et liquidée en 2014.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING : 56****WEGVERVOER EN VERKEERSVEILIGHEID*****Toegewezen opdrachten***

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering:

1 *De veiligheid en beveiliging van het wegvervoer en zijn infrastructuur verhogen*

Alle burgers, en in het bijzonder de zwaksten, moeten op een sociale duurzame mobiliteit kunnen rekenen, dat wil zeggen een zekere en betrouwbare mobiliteit. We moeten dus bijzondere en prioritaire aandacht besteden aan een grotere verkeersveiligheid.

We moeten de veiligheid van alle gebruikers van de openbare ruimte op een rechtvaardige en harmonieuze manier waarborgen. We moeten de strijd tegen de verkeersonveiligheid aanbinden en versterken om de doelstellingen te halen van zowel de gewestelijke en federale plannen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid) als de Europese plannen (Witboek over het vervoersbeleid), nl. het aantal verkeersdoden verminderen tot maximaal 750 per jaar in 2010 en tot maximum 500 per jaar in 2015. In die context moet onze organisatieafdeling, in het bijzonder een bijdrage leveren om:

- De belangrijkste factoren van de verkeersonveiligheid, zoals de overdreven snelheid, rijden onder invloed en rijden zonder veiligheidsgordel, te verminderen.
- Het controle- en vervolgingsbeleid te steunen.
- De ongevalsanalyse te ontwikkelen.
- De nodige technische vereisten voor de *voertuigen* te verbeteren, zodat ze met respect voor de veiligheid van alle gebruikers en voor het milieu kunnen rijden.
- De minimale veiligheidsnormen met de infrastructuurbeheerders vast te leggen.
- Het zwaar vervoer veiliger te maken (met inbegrip van gevaarlijke goederen) en het waarborgen van correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.
- De wetgeving en de regelgeving inzake de verkeerspolitie te vereenvoudigen en er zo

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 56****TRANSPORT ROUTIER ET SECURITE ROUTIERE*****Missions assignées***

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la direction générale Transport routier et Sécurité routière veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement :

1 *Renforcer la sécurité et la sûreté du mode de transport routier et de son infrastructure*

Une mobilité durable à dimension sociale, c'est-à-dire une mobilité sûre et fiable, doit être garantie à tous les citoyens et plus particulièrement aux plus faibles. L'augmentation de la sécurité routière doit donc faire l'objet d'une attention particulière et prioritaire.

La sécurité de tous les usagers de l'espace public doit être équitablement et harmonieusement garantie. La lutte contre l'insécurité routière doit être développée et amplifiée pour atteindre les objectifs fixés aux plans régional et fédéral (Etats Généraux de la Sécurité Routière) ainsi qu'eupéen (Livre Blanc sur la politique des transports), notamment la réduction du nombre de morts sur la route à maximum 750 par an en 2010 et maximum 500 par an en 2015. Dans ce cadre, notre direction générale, 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.
- Soutenir la politique de contrôle et de poursuite.
- Développer l'analyse des accidents.
- Améliorer les conditions techniques nécessaires aux véhicules pour circuler dans le respect de la sécurité de tous les usagers et de l'environnement.
- Etablir les normes minimales de sécurité avec les gestionnaires d'infrastructure.
- Sécuriser le trafic lourd (y compris le transport de marchandises dangereuses) et garantir des conditions de travail correctes aux conducteurs.
- Simplifier la législation et la réglementation en matière de police de la circulation routière pour en

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 immatriculatie bestanden en van de registratie van de eigenaars.

Het directoraat-generaal moet ook een dynamische rol spelen door voorstellen te doen en door een efficiënte steun te geven aan het Interministeriële Comité Verkeersveiligheid, om zo, samen met de Gewesten, voor de uitvoering van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid te zorgen.

2 De gebruikers beschermen, de regulering versterken, en de kwaliteitscontrole ontwikkelen

Om een duurzame mobiliteit in een duurzame economie te bevorderen, zijn een voldoende en eerlijke competitiviteit en een voortdurende aandacht voor de noden van de gebruikers essentieel.

Bescherming van de gebruiker, effectieve en doeltreffende regulering en hoog kwaliteitsniveau zijn zeer nauw verbonden.

Het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid draagt bij tot deze doelstellingen in het kader van zijn taken inzake certificatie (erkenning en audit), inspectie, en controle op de weg, zowel middels het wettelijk en reglementair kader waardoor zij worden gestuurd als door de wijze waarop zij worden georganiseerd.

DIRECTIE STRATEGIE EN REGLEMENTERING

1. Opdrachten

- Verkeersveiligheid in al haar aspecten moet verbeteren.
- Het Europese beleid in het domein van de verkeersveiligheid moet proactief worden gevolgd en tijdig en correct worden geïmplementeerd.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

De Directie Verkeersveiligheid omvat de reglementerende diensten: Verkeersreglementering, Reglementering voertuigen en Reglementering wegvervoer.

De basisactiviteiten en operationele doelstellingen zijn:

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.

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.

La direction générale doit également jouer un rôle dynamique de proposition et apporter un soutien efficace au Comité interministériel pour la sécurité routière, de façon à garantir la mise en œuvre d'une politique intégrée de sécurité routière, impliquant les Régions.

2 Protéger les consommateurs, renforcer la régulation, et développer des contrôles de qualité

Pour promouvoir une mobilité durable dans une économie durable, une compétitivité suffisante et honnête et une attention constante aux besoins des consommateurs sont essentielles. Protection du consommateur, régulation effective et performante, et haut niveau de qualité sont étroitement liés.

La direction générale Transport routier et Sécurité routière apporte sa contribution à ces objectifs dans le cadre de ses activités de certification (reconnaissance et audit) et d'inspection, et de contrôle sur la route tant par le cadre légal et réglementaire qui les régit que par la manière dont elle les organise.

DIRECTION STRATEGIE ET REGLEMENTATION

1. Missions

- Améliorer la sécurité routière sous tous ses aspects.
- Assurer un suivi proactif ainsi qu'une application correcte et dans les délais de la politique européenne en matière de sécurité routière.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

La Direction Sécurité routière abrite les services de réglementation : Réglementation routière, Réglementation véhicules et Réglementation transport routier.

Les activités de base et objectifs opérationnels sont:

Préparation et suivi de la politique : formulation de propositions et d'avis par la direction visant à adapter la politique en matière de sécurité routière en fonction de la note de politique générale du Ministre et suivi de sa réalisation.

Opmaak en wijziging van de wetgeving en de reglementering: het uitschrijven van de reglementaire basis voor voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen: het merendeel van deze activiteiten zit vervat in projecten die worden gevolgd.

Goedkeuring, follow-up en evaluatie van de overeenkomsten “verkeersveiligheid” met de politiezones: de actieplannen verkeersveiligheid worden tijdig geanalyseerd en administratief afgehandeld. De FOD doet het nodige om de betalingen tijdig en correct te laten gebeuren.

Het opstellen en uitwerken van de wetgeving en de reglementering betreffende het recht tot sturen, het uitschrijven van de reglementaire basis voor voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen: het merendeel van deze activiteiten zit vervat in projecten die worden gevolgd.

Beleid inzake vreemde rijbewijzen: wederzijdse erkenning en omwisseling (onderzoek gelijkwaardigheid), onderhandeling van bilaterale (internationale) akkoorden en regelingen.

Het opstellen van de regelgeving voor de toegang tot en de uitoefening van het beroep, zowel voor het nationaal als het internationaal vervoer, zowel voor personen vervoer als goederenvervoer.

Interne en externe communicatie: de medewerkers, “klanten” en partners van de dienst moeten tijdig worden geïnformeerd over de wijzigingen in de wetgeving en in de procedures.

3. Projecten

1. Actieplan tot naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen

Door dit gecoördineerd actieplan worden tevens de FOD Binnenlandse Zaken, Economie, Financiën, en Justitie, betrokken.

Het voorziet acties, op korte en middellange termijn, in verschillende domeinen: administratieve vaststelling, detectie op het terrein, en sanctioneringsbeleid.

2. Actieplan tegen het rijden onder invloed, de recidive, en voor de naleving van de gordelplicht

Strengere regels worden toegepast zoals ook zwaardere sancties.

Elaboration et modification de la législation et de la réglementation : rédaction de la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et/ou du Conseil des ministres et de la transposition des directives européennes : la plupart de ces activités sont intégrées dans des projets soumis à un suivi.

Approbation, suivi et évaluation des contrats de sécurité routière conclus avec les zones de police : les plans d'action en matière de sécurité routière sont analysés et traités administrativement dans les délais. Le SPF fait le nécessaire pour que les paiements soient effectués à temps et correctement.

Elaboration et rédaction de la législation et de la réglementation concernant le droit de conduire, rédaction de la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et/ou du Conseil des ministres et de la transposition des directives européennes : la plupart de ces activités sont intégrées dans des projets soumis à un suivi.

Politique en matière de permis de conduire étrangers : reconnaissance réciproque et échange (examen de l'équivalence), négociation d'accords et de règlements bilatéraux (internationaux).

Elaborer la réglementation relative à l'accès à la profession et à l'exercice de cette profession, tant en transport national qu'international, tant pour les personnes que pour les marchandises.

Communication interne et externe : les collaborateurs, les “clients” et les partenaires du service doivent être informés à temps des modifications de la législation et des procédures.

3. Projets

1. Plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules à moteur

Ce plan d'action coordonné implique également les SPF Economie, Finances, Intérieur, et Justice.

Il prévoit des mesures à court et moyen terme dans différents domaines : les enquêtes administratives, la détection sur le terrain, et la politique de sanctions.

2. Plan d'action contre la conduite sous influence et la récidive, et pour le respect de l'obligation de port de la ceinture

Des règles plus sévères et des sanctions plus lourdes seront mises en application.

DIRECTIE VERGUNNINGEN EN RIJBEWIJZEN**1. Opdrachten**

De dienstverlening aan de burger moet worden geanalyseerd en gemoderniseerd om zo een laagdrempelige, vereenvoudigde, transparante en kwalitatieve dienstverlening te optimaliseren.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

De operationele diensten Uitzonderlijk vervoer en Rijbewijzen maken deel uit van de nieuwe Directie Vergunningen en Rijbewijzen. Sinds 1 juli 2014 is het Uitzonderlijk vervoer geregionaliseerd.

De basisactiviteiten en operationele doelstellingen zijn:

Op het niveau van de dienst Rijbewijzen:

Verkeersveiligheid heeft op het Europese niveau aanleiding gegeven tot verschillende beleidsbeslissingen die omzetting vragen naar nationaal recht.

De Europese richtlijn 2006/126/EG houdt 3 verplichtingen in:

1. Eisen waaraan het toekomstige rijbewijs moet voldoen (EU Richtlijn 2006/126 art 1 & 3 o.a.):

- Invoering van een enig model,
- Harmonisering periodiciteit rijbewijzen: rijbewijzen zullen niet langer “levenslang” geldig blijven en kunnen slechts ten hoogste 15 jaar geldig blijven.
- Toepassing van nationale bepalingen inzake intrekking, schorsing, vernieuwing en nietigverklaring van het rijbewijs op alle rijbewijshouders die verhuizen naar een andere lidstaat,
- De verplichting om bij uitgifte van een rijbewijs, na te gaan of de aanvrager niet vervallen is van het recht tot sturen in een andere lidstaat.
- Controle op alle voorwaarden voor de aflevering van één rijbewijs per persoon (fraudebestrijding).

2. Verhoging van de verkeersveiligheid (EU Richtlijn 2006/126 art 7 & 14 o.a.):

De veiligheid op de weg moet verbeterd worden door een goed zicht te krijgen op de exacte en volledige gegevens die de basis vormen voor het al dan niet uitgeven of hernieuwen van een rijbewijs (gegevens van verval of intrekking waarvoor er geen vernieuwing van het rijbewijs mag worden gegeven, de rijgeschiktheid en de medische geschiktheid van de

DIRECTION AUTORISATIONS ET PERMIS DE CONDUIRE**1. Missions**

Analyser et moderniser le service au citoyen afin d'optimiser ainsi un service accessible à tous, simplifié, transparent et de qualité.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Les services opérationnels Transport exceptionnel et Permis de conduire font partie de la nouvelle Direction Autorisations et Permis de conduire. Depuis le 1^{er} juillet 2014 le Transport exceptionnel est régionalisé.

Les activités de base et objectifs opérationnels sont:

Au niveau du Service Permis de conduire :

Au niveau européen, la sécurité routière a donné lieu à plusieurs décisions politiques qui demandent des transpositions en droit national.

La directive européenne 2006/126/CE introduit 3 obligations :

1. Exigences auxquelles doit répondre le futur permis de conduire (Directive 2006/126/CE art. 1 & 3 e.a.)

- Introduction d'un modèle unique
- Harmonisation de la périodicité des permis de conduire : les permis de conduire ne seront plus valables “à vie” mais seront limités à 15 ans.
- Application des dispositions nationales en ce qui concerne le retrait, la confiscation, le renouvellement et l'annulation du permis de conduire vis-à-vis de tous les détenteurs de permis de conduire sur le territoire d'un Etat membre.
- Obligation, à la délivrance d'un permis, de vérifier si le demandeur n'a pas fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire dans un autre Etat membre.
- Contrôle de toutes les conditions pour la livraison d'un seul permis par personne (lutte contre la fraude).

2. Augmentation de la sécurité routière. (Directive 2006/126 art 7 & 14 e.a.):

La sécurité sur la route doit être améliorée en obtenant une bonne vue sur les données exactes et complètes qui sont à la base de la délivrance ou du renouvellement d'un permis de conduire (données de déchéance ou retrait du permis pour lequel on ne peut plus renouveler le permis, l'aptitude de conduite et l'aptitude médicale du conducteur, la capacité

bestuurder, de vakbekwaamheid,...). Er wordt dus voorzien in een gecentraliseerd systeem waar de data op een coherente manier opgeslagen worden.

3. Consultatiemogelijkheden van de gegevens door andere autoriteiten (EU Richtlijn 2006/126 art 15 o.m.).

De gegevens over rijbewijzen moeten in de toekomst ter beschikking gesteld worden voor buitenlandse autoriteiten om o.a.:

- Te voorkomen dat niet Belgische personen ten onrechte een rijbewijs ontvangen in België en Belgen onterecht een rijbewijs ontvangen in het buitenland (rijbewijstoerisme).
- Gestolen rijbewijzen op te sporen of tenminste deze informatie ter beschikking te stellen voor de bestrijding van fraude en terrorisme.
- De status van het rijbewijs eveneens ter beschikking te stellen in andere landen om de veiligheid op de weg te verhogen.

De ontwikkeling van een operationele EU-rijbewijzennetwerk wordt door de richtlijn voorzien. Daarom is een centrale databank rijbewijzen nodig.

4. Centralisatie van de gegevens en aanmaak van het rijbewijs → administratieve vereenvoudiging.

Aangezien de gegevens centraal bewaard worden en het rijbewijs op basis van deze gegevens centraal aangemaakt wordt, heeft dit een directe impact op de administratieve last van de gemeente van beheer, namelijk:

- Het in mindere mate beheren van de (papieren) rijbewijsdossiers, die niet meer bewaard moeten worden, vernietigd moeten worden bij een overlijden of verzonden moeten worden naar een andere gemeente van beheer bij adreswijziging.
- De verminderde administratieve last bij een centrale aanmaak van het rijbewijs.

De administratieve vereenvoudiging moet ook van toepassing zijn voor de burger doordat deze zo minimaal mogelijk belast wordt met extra inspanningen.

Dienstverlening aan de gemeenten:

Minimaal 85% van de vragen die de gemeenten stellen i.v.m. de gegevensinvoer in de databank van de rijbewijzen moeten binnen 24 uur behandeld zijn. Hierbij wordt de periode van 24 uur opgeschort tijdens weekends en op feestdagen.

De bevoorrading van de gemeenten met blanco internationale rijbewijzen en andere formulieren:

De gemeenten binnen 14 kalenderdagen na hun aanvraag bevoorraden met blanco internationale

professionnelle, ...). On prévoit un système centralisé où les données sont enregistrées de façon cohérente

3. Possibilités de consultations par d'autres autorités (Directive 2006/126 art 15 e.a.).

Les données des permis de conduire doivent à l'avenir être mises à disposition des autorités étrangères pour e.a.:

- Empêcher que des personnes non-belges obtiennent à tort un permis de conduire en Belgique et que des Belges obtiennent à tort un permis de conduire à l'étranger ("tourisme" du permis de conduire).
- Repérer des permis volés ou – au moins – mettre à disposition l'information dans le cadre de la lutte contre la fraude et le terrorisme.
- Mettre à disposition du statut d'un permis dans les autres pays afin d'augmenter la sécurité sur la route.

Le développement d'un réseau européen des permis de conduire opérationnel est prévu par la directive. Une banque de données centrale des permis de conduire est donc nécessaire.

4. Centralisation des données et de la confection du permis → simplification administrative

La conservation centralisée des données et la fabrication centralisée du permis présente un impact direct sur la charge administrative de la commune concernée, à savoir :

- Un amoindrissement de la gestion papier de dossiers, qui ne doivent plus être conservés, détruits en cas de décès ou transférés en cas de changement de domicile vers une autre commune.
- Une diminution de la charge administrative par une confection centralisée du permis de conduire.

La simplification administrative profite également au citoyen en ce qu'il lui est demandé le moins possible de démarches.

Service aux communes :

Au minimum 85% des questions posées par les communes concernant la saisie des données dans la banque de données des permis de conduire doivent être traitées dans les 24 heures. Cette période de 24 heures est suspendue pendant les week-ends et les jours fériés.

Approvisionnement des communes en permis de conduire internationaux vierges et autres formulaires :

Approvisionner les communes dans les 14 jours calendriers suivant leur demande en permis de

rijbewijzen en andere formulieren. (continu).
Vanaf mei 2013 zijn nog enkel de blanco internationale rijbewijzen die bevoorraad worden aan de gemeenten. Alle andere worden door de leverancier van de rijbewijzen in bankkaartformaat aan de gemeenten geleverd.

Secretariaat van de Beroepscommissie: uitnodigen van kandidaten die niet geslaagd zijn voor het praktisch examen en die hiertegen in beroep willen gaan. Voorbereiden van de dossiers die aan de bevoegde rechters moeten worden voorgelegd, organiseren van de vergadering van de commissie, opvragen van de protocollen bij de examencentra.

Aflevering van attesten voor vrijstelling van het dragen van de veiligheidsgordel. Dit gebeurt op basis van een medisch attest. De procedure zal worden verfijnd en verbeterd om de verkeersveiligheid te versterken.

Op het niveau van de dienst "Toegang tot de markt:

De uitreiking van nationale of communautaire transportvergunningen alsmede de getuigschriften voor extra communautair vervoer aan de (kandidaat-) vervoerders; eveneens de uitreiking van attesten aan bepaalde categorieën van bestuurders.

a. Gezien deze vergunningen 5 jaar geldig zijn, kan men veronderstellen dat de dienst op jaarbasis 20% van alle vergunningen behandelt hetzij jaarlijks 1800 ondernemingsvergunningen voor 11300 voertuigen.

(*) Bovenop dit aantal levert de dienst ook vergunningen voor de Lijn en Tec voor 60 ondernemingen en 1905 voertuigen

b. Toepassing bilaterale akkoorden voor internationaal goederenvervoer:
Uitwisselingen en afleveringen vergunningen met 24 landen

De organisatie van de examens van vakbekwaamheid voor het vervoer over de weg van goederen en reizigers.

3. Projecten

1. 3^{de} richtlijn: invoering van het rijbewijs "bankkaartmodel"

De Europese Commissie publiceerde op datum van 26 december 2006 de 3^{de} richtlijn waarmee de omschakeling van een papieren rijbewijsdocument naar het bankkaartmodel een verplichting werd tegen uiterlijk 2013.

conduire internationaux vierges et autres formulaires.
A partir de mai 2013 uniquement les permis de conduire internationaux sont transportés vers les communes. Les autres permis seront livrés dans les communes par le fournisseur des permis format bancaire.

Secrétariat de la Commission d'appel : convocation des candidats n'ayant pas réussi leur examen pratique et souhaitant faire appel de leur échec. Préparation des dossiers à soumettre aux juges compétents, organisation de la réunion de la commission et demande des protocoles auprès des centres d'examen.

Délivrance des dérogations au port de la ceinture de sécurité. Cette délivrance s'effectue sur la base d'un certificat médical. Cette procédure sera affinée et améliorée afin de renforcer la sécurité routière.

Au niveau du service Accès au Marché :

La délivrance des licences de transport national ou communautaire et, le cas échéant, les autorisations de transport extracommunautaire aux (candidats-) transporteurs ; ainsi que la délivrance d'attestations à certaines catégories de conducteurs.

a. Ces permis sont valables pendant 5 ans, on peut supposer que sur une base annuelle de 20% le service traite 1800 licences annuelles sur les entreprises pour 11300 véhicules.

(*) En plus de ce nombre le service fournit également le service des licences pour de Lijn et Tec pour 60 entreprises et 1905 véhicules

b. L'application des accords bilatéraux pour le transport international de marchandises. Les échanges et les livraisons des licences avec 24 pays

L'organisation des examens relatifs à la capacité professionnelle dans le domaine du transport de marchandises et de voyageurs par route.

3. Projets

1. 3^{ème} directive : introduction du permis de conduire "modèle carte bancaire"

Le 26 décembre 2006, la Commission Européenne a publié la 3^{ème} directive imposant, d'ici 2013 au plus tard, la conversion du permis de conduire en papier en un modèle de type carte bancaire.

Dit project omvatte ook:

- de omvorming van het papieren rijbewijs naar een rijbewijs volgens bankkaartmodel;

Er zal een planning opgesteld om alle in omloop zijnde papieren rijbewijzen te vervangen door rijbewijzen in bankkaartformaat.

2. Omwisseling van buitenlandse rijbewijzen

De omwisseling van vreemde rijbewijzen is gebaseerd op internationale conventies, internationale akkoorden, nationale regelgeving (Wet en KB). Rekening houdend met de Europese regelgeving, stellen zich concrete problemen bij de toepassing van al deze regels hetzij op basis van het land hetzij op basis van een specifiek dossier.

De voortgezette praktijk van punctuele oplossingen voor specifieke problemen leidt tot een onoverzichtelijk beheer van de omwisseling van vreemde rijbewijzen. Hierdoor worden een aantal regels niet nageleefd, is er onduidelijkheid in de beslissingen, ontevredenheid bij de betrokkenen en bij de gemeenten worden er rijbewijzen afgeleverd aan personen die niet geschikt zijn om te sturen en moet tenslotte een moeilijk beheer binnen de dienst worden vastgesteld.

Er wordt gestreefd naar oplossingen m.b.t.:

- het naleven van de regels, vereenvoudiging en transparantie;
- de verhoging van de verkeersveiligheid;
- het beperken van de wachttijden voor de aanvrager zodat deze snel over de nodige rijbewijsdocumenten kan beschikken.

Een duidelijke beschrijving van de processen AS IS en een definitie van de processen TO BE zijn onontbeerlijk in dit project.

3. B-ERRU

Het project B-ERRU heeft als doel de ontwikkeling van een nationaal elektronisch register van wegvervoerondernemingen (zoals vereist door de verordeningen 1071/2009, 1072/2009 en 1073/2009). Alle nationale registers uit de lidstaten moeten vervolgens met elkaar verbonden worden zodat er een gegevensuitwisseling kan ontstaan op 2 niveaus:

- Omtrent de betrouwbaarheid van de vervoersmanager;
- Omtrent de zwaarste inbreuken opgenomen in bijlage 4 van verordening (EG) nr. 1071/2009.

Daartoe moet de bestaande databank TRANSIS volledig worden vervangen en uitgebreid worden met een inbreukenregister.

Ce projet comprenait aussi :

- la transformation du permis de conduire en papier en un permis de conduire de type carte bancaire ;

Il y aura un plan en place pour remplacer tous les permis de papier en circulation par des permis de conduire au format carte bancaire.

2. Echange des permis de conduire étrangers

L'échange de permis de conduire étrangers est basé sur des conventions et des accords internationaux ainsi que sur la réglementation nationale (lois et arrêtés royaux). Compte tenu de la réglementation européenne, l'application de l'ensemble de ces règles pose des problèmes concrets soit en fonction du pays, soit en fonction d'un dossier spécifique.

La pratique constante de la résolution ponctuelle des problèmes spécifiques aboutit à une gestion confuse des échanges de permis de conduire étrangers. Il en résulte le non-respect de certaines règles, l'imprécision des décisions, l'insatisfaction des personnes concernées et des communes, la délivrance de permis de conduire à des personnes inaptes à la conduite et, finalement, une gestion difficile du service.

L'objectif consiste à rechercher des solutions en ce qui concerne :

- le respect des règles, la simplification et la transparence ;
- l'amélioration de la sécurité routière ;
- la limitation des délais d'attente pour le demandeur afin qu'il puisse rapidement disposer des documents nécessaires en matière de permis de conduire.

Une description claire des processus "AS IS" et une définition des processus "TO BE" sont indispensables dans ce projet.

3. B-ERRU

Le projet B-ERRU a pour objet le développement d'un registre national électronique des entreprises de transport (comme exigé par les règlements 1071/2009, 1072/2009 et 1073/2009). Tous les registres nationaux des Etats Membres doivent ensuite être connectés afin de créer un échange de données à 2 niveaux :

- Concernant l'honorabilité du gestionnaire du transport ;
- Concernant les infractions les plus graves reprises dans l'annexe 4 du règlement 1071/2009 (cette liste des infractions sera élargie par après).

A cet effet la banque de données existante TRANSIS devra être remplacée entièrement et élargie d'un registre d'infractions.

De oplevering staat gepland in 2 fases:

- De eerste fase: voldoen aan alle door Europa gestelde eisen (het communautaire luik en de interconnectie) werd uitgevoerd in 2013.
- In een tweede fase: alle mogelijke automatiseringen gevraagd door de operationele dienst + het extracommunautaire luik.

Momenteel wordt er gewerkt op de tweede fase

DIRECTIE CONTROLE VAN HET WEGVERVOER

Opdrachten

Deze 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 vijf volgende doelstellingen na:

- Verbetering van de verkeersveiligheid met inbegrip van de gevaarlijke goederen.
- Bevordering van een billijke concurrentie onder de transporteurs.
- Bestrijding van de illegale arbeid en de sociale fraude.
- Verbetering van de arbeidsvoorwaarden van de chauffeurs.

Op dit vlak werkt ze 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".

DIRECTIE INSCHRIJVING VOERTUIGEN (DIV)

1. Opdrachten

De DIV heeft als kernactiviteit.

De inschrijving van voertuigen en nog een aantal bijzondere taken:

- schrappingen van kentekenplaten;
- afleveren van gepersonaliseerde kentekenplaten;
- afleveren van handelaars- en proefrittenplaten;
- verstrekken van inlichtingen rond inschrijvingen;
- actieve deelnames binnen Europese organisaties;
- deelname in de strijd tegen autocriminaliteit.

La mise en production est prévue en 2 phases :

- La première phase : satisfaire à toutes les exigences européennes (le volet communautaire et l'interconnexion) : a été réalisée en 2013 ;
- la deuxième phase : toutes automatisations possibles demandées par le service opérationnel + le volet extracommunautaire.

Nous travaillons actuellement sur la deuxième phase.

DIRECTION CONTROLE DU TRANSPORT ROUTIER

Mission.

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 5 objectifs suivants :

- l'amélioration de la sécurité routière (y compris en ce qui concerne les marchandises dangereuses);
- la promotion de la loyauté de la concurrence entre les transporteurs
- La lutte contre le travail illégal et la fraude sociale.
- la garantie de conditions de travail correctes aux conducteurs ;

Dans ce domaine, elle collabore étroitement, dans le cadre d'un plan d'action national, avec les autres services belges de contrôle intéressés par le transport routier. Elle collabore également avec les instances de contrôle de 9 pays européens dans le cadre de l'accord "Euro Contrôle Route".

DIRECTION DE L'IMMATRICULATION DES VEHICULES (DIV)

1. Missions

La DIV a de base.

L'immatriculation des véhicules, avec également des tâches particulières :

- la radiation de plaques d'immatriculation ;
- la délivrance de plaques personnalisées ;
- la délivrance de plaques marchandes et des plaques essai ;
- la communication d'informations concernant les immatriculations ;
- la participation active au sein d'organisations européennes ;
- la lutte contre la criminalité automobile.

Prioriteiten en aandachtspunten:

- DIV New, de hervormde software applicatie van de dienst DIV – Inschrijvingen werd geïmplementeerd
- verbeterde telefonische bereikbaarheid

Ook in 2015 zal absolute prioriteit gegeven worden aan de bevordering bij de burgers en de ondernemingen de inschrijving per web voor een voertuig.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen.**Dienst inschrijvingen**

- 90 % van de aangeboden inschrijvingen worden binnen de 2 werkdagen (D+2) behandeld. Norm $90\% < X \leq 80\%$. Voor de loketten City Atrium, het transitkantoor, de overige kantoren, de aanvragen opgestuurd per post, de ingevoerde voertuigen, de gepersonaliseerde kentekenplaten en de commerciële kentekenplaten: norm $85\% < X \leq 75\%$
- het aantal behandelde aanvragen na 7 dagen moet minimaal zijn. Norm : KPI blijft constant
- 85 % van de aangeboden inschrijvingen worden – per post – niet internetiseerbaar worden binnen de 2 werkdagen (D+2) behandeld (afgehandeld, aanbevolen of onderbroken) : norm $85\% > X \geq 75\%$
- 85% van de aangeboden inschrijvingen – per post – internetiseerbaar (afgehandeld, aanbevolen of onderbroken) worden binnen de 5 werkdagen behandeld : norm $85\% > X \geq 75\%$
- het aantal aanvragen – per post – niet internetiseerbaar behandeld na 7 kalenderdagen moet minimaal zijn. Norm : KPI blijft constant
- het aantal aanvragen – per post – internetiseerbaar behandeld na 10 kalenderdagen moet minimaal zijn. Norm : ICP blijft constant.

Schrapping van kentekenplaten:

- 99 % van de schrappingen worden correct uitgevoerd en vereisen achteraf geen correctie. Norm $KPI < 1\%$ - geen oranje - $KPI \geq 1\%$

Infokiosk – Callcenter:

- 90% van de telefonische aanmeldingen worden op bevredigende wijze beantwoord : norm $80\% \leq ICP < 90\%$
- 90% van de telefonische aanmeldingen worden aangenomen : call-center : norm $80\% \leq ICP < 90\%$

WebDIV:

- 75% van de aanvragen tot inschrijving "Internet" worden volledig gerealiseerd (cijfer vermeld in de

Priorités et points d'attention :

- DIV New, l'application software rénovée du service DIV – Immatriculations est implémentée
- accessibilité téléphonique améliorée

En 2015 aussi, la priorité absolue sera donnée à la promotion auprès des citoyens et des entreprises de l'immatriculation par web des véhicules.

2. Activités de base et objectifs opérationnels**Service d'immatriculation**

- 90 % des demandes d'immatriculation sont traitées dans les 2 jours ouvrables (J+2). Norme $90\% < X \leq 80\%$. Pour les guichets City Atrium, l'antenne transit, les autres antennes, les demandes envoyées par la poste, les véhicules importés, les plaques personnalisées et les plaques commerciales : norme $85\% < X \leq 75\%$
- le nombre de demandes traitées après 7 jours doit être minimal. Norme : ICP reste constant
- 85 % des demandes d'immatriculation –courrier- non internetisables sont traitées (complet, recommandation ou abandon) à J+2 : norme $85\% > X \geq 75\%$
- 85 % des demandes d'immatriculation –courrier- internetisables sont traitées (complet, recommandation ou abandon) à J+5 : norme $85\% > X \geq 75\%$
- Le nombre de demandes –courrier- non internetisables traitées après 7 jours calendrier doit être minimal. Norme : ICP reste constant
- Le nombre de demandes – courrier - internetisables traitées après 10 jours calendrier doit être minimal. Norme : ICP reste constant.

Radiation des plaques d'immatriculation :

- 99 % des radiations sont effectuées correctement et ne nécessitent aucune rectification ultérieure. Norme $ICP < 1\%$ - pas d'orange - $ICP \geq 1\%$

Infokiosque – Callcenter :

- 90 % des appels téléphoniques offerts sont répondus de manière à satisfaire le citoyen : norme $80\% \leq ICP < 90\%$
- 90% d'appels acceptés parmi les appels offerts : call-center : norme $80\% \leq ICP < 90\%$

WebDIV :

- 75% de demandes d'immatriculation "Internet" réalisées entièrement (chiffre +/- constant repris

maandelijkse statistieken WebDIV blijft +/-).
Norm 70% < ICP < 75 %

3. Projecten

Dienst inschrijving voertuigen

1. Inschrijving bromfietsen

Dit project wordt in twee fases geïmplementeerd: eerst de nieuwe bromfietsen, daarna alle bromfietsen die reeds op de openbare weg rijden.

Deze evolutie zal maximaal een aanpak van administratieve vereenvoudiging moeten toepassen.

2. Tijdelijke inschrijvingen

Binnen de problematiek rond inschrijvingen van voertuigen neemt de inschrijving van voertuigen met transitplaten toch een bijzondere plaats in. Samengevat gelden transitinschrijvingen voor:

- Belgen verblijvend in het buitenland;
- personen die nog niet in het bevolkingsregister opgenomen zijn en wel in België verblijven (meestal opgenomen in wachtregister);
- voertuigen bestemd voor export;
- personen met hoofdverblijfplaats in het buitenland.

Door de creatie van een nieuwe exportplaat tracht men een betere opvolging van voertuigen te verzekeren.

Voornaamste pijnpunten van transitinschrijvingen :

- a. Ongenoegen van de sector over de invoering van de verplichte tweedehandskeuring ook in geval van inschrijving onder transitplaat.
- b. Niet controleren van het Proces Verbaal van Goedkeuring (PVG) of het gelijkvormigheidsattest voor de voertuigen bestemd voor uitvoer waardoor België als doorvoerhaven voor wagens die van buiten de Europese Unie worden ingevoerd, wordt gebruikt.
- c. Oneigenlijk gebruik van de transitplaat door personen die van het wachtregister overgaan naar het Belgisch bevolkingsregister en dus onder normale kentekenplaat zouden moeten rijden.
- d. Verkeersbelasting en BIV (belasting op inverkeerstelling) zijn niet verplicht en enkel te betalen na spontane aangifte.

dans les statistiques mensuelles de WebDIV).
Norme 70% < ICP < 75 %

3. Projets

Service d'immatriculation

1. Immatriculation des cyclomoteurs

Ce projet devra être implémenté en deux phases : d'abord les nouveaux cyclomoteurs, ensuite l'ensemble des cyclomoteurs circulant déjà sur la voie publique.

Cette évolution devra se faire de manière maximale dans un esprit de simplification administrative.

2. Immatriculations temporaires

Parmi les différents types d'immatriculation de véhicules, les immatriculations transit occupent une place particulière. En résumé, les immatriculations transit sont valables pour :

- les Belges résidant à l'étranger ;
- les personnes résidant en Belgique mais non encore inscrites dans le registre de la population (mais très souvent dans le registre d'attente) ;
- les véhicules destinés à l'exportation ;
- les personnes ayant leur résidence principale à l'étranger.

Grâce à la création d'une nouvelle plaque pour exportation assurer un meilleur suivi des véhicules.

Problèmes principaux rencontrés lors d'immatriculations transit :

- a. Mécontentement du secteur concernant le contrôle occasion obligatoire, même en cas d'immatriculation sous une plaque transit.
- b. Le fait que le PVA ou le certificat de conformité des véhicules destinés à l'exportation ne sont pas contrôlés, de sorte que la Belgique devient une plaque tournante pour les véhicules importés de l'extérieur de l'Union Européenne.
- 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.

Er moeten oplossingen worden gezocht:

- a. De invoering van een nieuwe transitplaat met een beperkte geldigheidsduur (30 dagen) specifiek gericht is op de uitvoer van het voertuig.
- b. Het beperkt behoud van de bestaande transitplaat voor de andere categorieën van gerechtigden.

3. 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.

4. 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.

5. Herwerking reglementering commerciële kentekenplaten

De problematiek rond de commerciële kentekenplaten moet worden aangepakt. Deze aanpak moet leiden tot:

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.

3. Lutte contre la criminalité automobile et la fraude à l'identité

La DIV participe actuellement, sur plusieurs fronts, à la lutte contre la criminalité automobile. Cette collaboration est active tant sur le plan national que sur le plan international. Exemples :

- NOA (Plateforme nationale Autocriminalité) ;
- GOCA ;
- Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg) ;
- Eucaris II ;
- Prüm et les autres activités transfrontalières ;
- Febelauto.

4. Web IV – Plaques commerciales

Les partenaires concernés sont :

- la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) ;
- le SPF Finances.

Situation actuelle.

La DIV a déjà une liaison online avec la BCE. Suite au refus d'immatriculer un véhicule, de nombreuses entreprises ont déjà régularisé leur situation (codes d'activité et de fonction) auprès de la BCE. Les efforts de la DIV ont donc permis en grande partie à la BCE d'actualiser sa propre banque de données. Il reste à la DIV d'établir une liaison avec le SPF Finances, et plus particulièrement, avec l'administration de la TVA. Actuellement, la DIV reçoit électroniquement, une fois par semaine, un aperçu des attestations délivrées. Il est donc difficile de parler d'une liaison online et il est évidemment très difficile pour la DIV de convaincre les assureurs de continuer à utiliser le produit WebDIV.

5. Révision de la réglementation concernant les plaques commerciales

Cette réglementation devait être revue. L'approche retenue devra contribuer à :

- 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.

6. Kruispuntbank van de voertuigen

Het doel is het oprichten van een gegevensbank waarin het geheel van de gegevens betreffende de voertuigen zijn opgenomen, waaruit verschillende gebruikers informatie zullen kunnen halen of er in onderbrengen in functie van hun respectievelijke opdrachten. Tegelijkertijd : oprichten van een nieuwe applicatie voor de inschrijving van de voertuigen en de homologatie van de voertuigen informatiseren ; de performantie van de applicaties CONTRIS en TRANSIS verbeteren; de opspoorbaarheid van de voertuigen implementeren.

Volgende doelstellingen moeten worden gehaald:

- * ontwikkelen, aanpassen of aanvullen van de bestaande databanken betreffende de voertuigen en de mobiliteit
- * de kwaliteit verbeteren en de kwantiteit van de gegevens betreffende de prestaties van de voertuigen op het vlak van het milieu, onder meer in het licht van een aanpassing van de rijtaks.

DIRECTIE CERTIFICATIE EN INSPECTIE

1. Context

Deze directie omvat alle activiteiten die te maken hebben met de certificatie (erkenning en audit) en de inspectie van instellingen.

Zo wil men de inspectie- en auditacties versterken en eenvormig maken, gemeenschappelijke werkmethodes ontwikkelen en synergiën 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

- 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.

6. Banque de données carrefour des véhicules

L'objectif consiste à créer une banque de données reprenant l'ensemble des données concernant les véhicules, auprès de laquelle différents utilisateurs pourront recueillir de l'information ou en donner en fonction de leurs missions respectives. Dans le même temps : créer une nouvelle application pour l'immatriculation des véhicules et informatiser l'homologation des véhicules ; améliorer les performances des applications CONTRIS et TRANSIS ; implémenter la traçabilité des véhicules.

Atteindre les objectifs suivants:

- * développer, adapter, ou compléter les bases de données existantes concernant les véhicules et la mobilité
- * améliorer la qualité et la quantité de données concernant les prestations des véhicules en matière d'environnement, notamment en vue d'une adaptation de la taxe de circulation.

DIRECTION CERTIFICATION ET INSPECTION

1. Le contexte

Toutes les activités de certification (agrément et audit) et d'inspection des organismes intervenant ont été regroupées dans cette direction.

On veut renforcer et uniformiser les activités d'inspection et d'audit des organismes, développer des méthodologies de travail communes et 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 les

- gecertificeerde instellingen opstellen,
- Een auditmethodologie uitwerken in het kader van de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers, lpg en ngc
- Inspectierapporten zullen één van de inputelementen vormen voor de Synergiën 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.

Het gaat om de sectoren met de volgende activiteiten:

- De rijopleiding en de rijbevoegdheid: voor de beroepschauffeurs en voor het rijbewijs G, de gemeenten die de rijbewijzen uitreiken;
- De voertuigen: De installateurs van "lpg – ngv – tachograaf – snelheidsbegrenzer"-uitrustingen en de door de FOD erkende technische diensten.

Met de zesde Staatshervorming werd het toezicht op de naleving van de technische federale voorschriften voor voertuigen m.b.t. hun inverterstelling en de technische keuring van voertuigen in toepassing van de federale normen en de rijsholing en rijexamens, met inbegrip van de organisatie en erkenningsvoorwaarden van rijsholen en examencentra, en de controle op de rijgeschiktheid van bestuurders en kandidaat-bestuurders met verminderde functionele vaardigheden geregionaliseerd.

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 op het vlak van de opleiding voor de beroepschauffeurs, en anderzijds door inspecties of audits van installateurs "lpg – ngv – tachograaf – snelheidsbegrenzer". Daarbij ondersteunt ze de technische deskundigheid en de terreinervaring van de medewerkers van de FOD."

De directie levert hiervoor de volgende bijdragen:

1. Zij certificeert, volgens de kwaliteitscriteria van de wettelijke en reglementaire bepalingen, de technische diensten (laboratoria), de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers, lpg en ngv.
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;

organismes et de check-lists standardisées pour auditer les organismes certifiés ;

- Elaboration d'une méthodologie d'audit dans le cadre des installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, de lpg, ngv, ;
- 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 secteurs d'activité concernés sont les suivants :

- La formation et l'accès à la conduite : les centres de formation et d'examen pour les conducteurs professionnels et pour le permis G, , les communes qui délivrent les permis de conduire ;
- Les véhicules : les installateurs "LPG –NGV - tachygraphes - limiteurs de vitesse" et les services techniques reconnus par le SPF.

Avec la sixième réforme de l'Etat le contrôle de la conformité aux règlements techniques fédéraux pour les véhicules en ce qui concerne la mise en circulation et le contrôle technique des véhicules en conformité avec les normes fédérales et les écoles et examens de conduite, y compris l'organisation et les conditions de reconnaissance des écoles et des centres d'examen, était et le contrôle de l'aptitude à la conduite des chauffeurs et des candidats chauffeurs avec des capacités fonctionnelles réduites sont régionaliser.

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 à l'accès à la conduite pour des conducteurs professionnels ainsi que des inspections et audits dans le secteur des installateurs des "LPG –NGV - tachygraphes - limiteurs de vitesse. en soutenant l'expertise technique et du terrain des collaborateurs du SPF".

La direction contribue à cette mission en :

1. Certifiant, selon des critères de qualité prévus dans les dispositions légales et réglementaires, les services techniques (laboratoires), les installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, de LPG et NGV.
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. 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 rijbewijs:

- De inspectie organiseren van de gemeenten, 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.

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. beroepsopleidingscentraopleidingscentra rijbewijs G.
2. 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.
3. De volledige dossiers moeten binnen 15 dagen afgehandeld worden.

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 optimiser 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 permis de conduire :

- Organiser l'inspection des communes, 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 ;

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 centres de formation professionnelle, et aux centres de formation permis G :
2. 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,
3. Les dossiers complets d'agrément doivent être finalisés endéans les 15 jours.

Beroepsopleidingscentra,

- 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.

De coördinator vergadert om de 15 dagen met zijn medewerkers:

- Er worden systematisch notulen opgemaakt.

B. Afdeling Tachografen, snelheidsbegrenzers, lpg, ngv en lng :

1. Erkenningen uitreiken aan de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers lpg, ngv en lng :
 - 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 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.

4. Projecten

1. 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 proeven uit die de Europese goedkeuring van

Auditer les centres de formation professionnelle:

- 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.

Le coordinateur organise, tous les 15 jours, une réunion avec ses collaborateurs :

- Un PV est rédigé systématiquement.

B. Section Tachygraphes, limiteurs de vitesse et lpg, ngv, lng :

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 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.

4. Projets

- 1 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 européenne des véhicules ou de leurs composants,

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.

2. 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, lpg, ngv en lng" 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, ...

3. Een analysemethode uitwerken om de risico's te bepalen bij de inspecties in de gemeenten.

Eenzijds is het de bedoeling een methode te ontwikkelen om bij verschillende domeinen bepaalde risiconiveaus te bepalen en anderzijds de actuele gebruikte inspectieprocessen in de gemeenten op elkaar af te stemmen.

Op het einde van het project zullen de resultaten gebruikt worden om controle lijsten voor de inspecties. Wat zal leiden tot een harmonisering van

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.

2 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, ngv, et lng" 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, ...

3 Développer une méthode d'analyse des risques pour les inspections dans les communes.

Ce projet vise d'une part, à développer une méthode d'analyse des risques pour cibler les inspections dans les communes selon le niveau de risque des domaines à inspecter et d'autre part, à analyser le processus actuel des inspections dans les communes de sorte à harmoniser les processus d'inspection.

A la fin de ce projet, les domaines à inspecter ainsi que des points d'inspection seront identifiés et feront l'objet de check listes d'inspection, ce qui permettra

de inspectieprocedures binnen de cel inspectie en rijbewijzen.

aussi d'harmoniser les procédures d'inspection au sein de la cellule inspection – permis de conduire.

Aangewende middelen

Moyens mis en oeuvre

PROGRAMMA 0:

PROGRAMME 0 :

BESTAANSMIDDELEN

MOYENS DE SUBSISTANCE

Nagestreefde doelstellingen door het programma:

Objectifs poursuivis par le programme :

Het bestaansmiddelenprogramma kent op budgettair vlak de middelen (personeelskosten en bepaalde specifieke werkmiddelen) toe voor de werking van de diverse diensten van het Directoraat-generaal

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

01. Personeel

01. Personnel

BA 33 56 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: Vast en stagedoend

AB 33 56 01 110003: Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel statutaire définitif et stagiaire.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	15 144	15 114	12 159	11 905	11 652	11 339	11 146	Engagement
Vereffeningen	15 022	15 114	12 159	11 905	11 652	11 399	11 146	Liquidation

B.A. 33 56 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

A.B. 33 56 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel autre que statutaire.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	2 208	2 583	1 906	1 867	1 826	1 787	1 747	Engagement
Vereffeningen	2 208	2 583	1 905	1 866	1 825	1 786	1 746	Liquidation

B.A. 33 56 01 110016: Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel "actieplannen inzake de verkeersveiligheid".

A.B. 33 56 01 110016 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel "Plans d'actions en matière de sécurité routière".

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	84	270	248	243	238	233	227	Engagement
Vereffeningen	81	270	248	243	238	233	227	Liquidation

B.A. 33 56 01 110017: Bezoldigingen directie controle en toezicht van de technische controle.

A.B. 33 56 01 110017 : Rémunérations direction contrôle et surveillance du contrôle technique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	319	430	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	314	430	-	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Geregionaliseerde bevoegdheden

*B.A. 33 56 01 110018: Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel homologatie.***Description / Base légale / Base réglementaire**

Compétences régionalisées

A.B. 33 56 01 110018 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel homologation.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	199	322	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	199	322	-	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Geregionaliseerde bevoegdheden

02. Werkingskosten*B.A. 33 56 02 121101: Bestendige uitgave voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven).***Description / Base légale / Base réglementaire**

Compétences régionalisées

02. Frais de fonctionnement*A.B. 33 56 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exception des dépenses informatiques).*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	946	1 085	707	690	672	654	636	Engagement
Vereffeningen	848	1 089	707	690	672	654	636	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Verschillende herstellingswerken, abonnementen op tijdschriften, aankoop van documenten en nodige technische en wetgevende werken, telefoonkosten, enz....

Een groot deel van het budget wordt vooral gebruikt voor het wagenpark van de dienst wegcontrole en voor vergoedingen aan het personeel.

*B.A. 33 56 02 741001: Aankoop van rollend materieel***Description / Base légale / Base réglementaire**

Réparations diverses, remboursements aux agents de frais divers et surtout de paiement de frais d'abonnement à des revues, d'achats de documents et d'ouvrages nécessaires au service, frais de téléphones, etc....

Une grande partie du budget est principalement utilisé pour la flotte des voitures pour le service contrôle de la route et pour des indemnités au personnel.

A.B. 33 56 02 741001 : Achat de matériel roulant

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	104	129	49	47	45	43	42	Engagement
Vereffeningen	104	153	85	82	78	75	73	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Vervanging van dienstwagens, zijnde 1/6 van het wagenpark en voor de aanpassing van de wagens aan de behoeften van de dienst.

B.A. 33 56 02 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen (met uitzondering van de informatica-uitgaven)

Description / Base légale / Base réglementaire

Remplacement de véhicules de service, soit 1/6 du parc automobile et leur adaptation en fonction des besoins du service.

A.B. 33 56 02 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables (à l'exclusion des dépenses informatiques)

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	22	70	68	65	62	60	Engagement
Vereffeningen	-	22	70	73	32	31	30	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Vervanging van schijflezers voor de digitale tachografen, van GSM's en GPS-toestellen, van signalisatie- en bebakeningsmateriaal voor de aanduiding van controle zones (blauwe lichten, kegels,...) en van klein veiligheidsmateriaal en voor de uitrusting in de voertuigen.

Aankoop materieel bestemd voor de bewakingscamera's die de veiligheid van het personeel in de DIV-kantoren moeten verbeteren en voor tickettoestellen.

Aankoop van motormanagement voor de dienst wegcontrole.

PROGRAMMA 3**WEGVERVOER****30. Road Transport Package – Werkingskosten****Nagestreefde doelstellingen door het programma:**

Dit project beoogt de praktische toepassing en realisatie van volgende EU verordeningen:

- verordening 1071/2009 inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerder;
- verordening 1072/2009 inzake de toegang tot de internationale markt van het goederenvervoer over de weg;
- verordening 1073/2009 inzake de toegang tot de internationale markt van het vervoer per autobus/autocar.

Deze 3 verordeningen hebben aanzienlijke gevolgen voor de Directie Wegvervoer niet enkel op reglementair vlak (volledige herziening van de bestaande

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat et le remplacement des lecteurs de disques pour les tachygraphes digitaux, de GSM et de GPS, de matériel de signalisation et de balisage des zones de contrôle (feux bleus, cônes,...) et de petit matériel de sécurité et pour équiper les voitures..

Achat de matériel de surveillance vidéo destiné à améliorer la sécurité du personnel des antennes de la DIV et pour des appareils des tickets.

Achat du motormanagement pour le service contrôle de la route.

PROGRAMME 3**TRANSPORT ROUTIER****30. Road Transport Package – Frais de fonctionnement****Objectifs poursuivis par le programme :**

Ce projet vise l'application et la réalisation pratiques des règlements suivants de l'UE :

- le règlement 1071/2009 en matière d'accès à la profession de transporteur routier ;
- le règlement 1072/2009 en matière d'accès au marché international du transport de marchandises par route ;
- le règlement 1073/2009 en matière d'accès au marché international du transport par autobus/autocar.

Ces 3 règlements ont des conséquences considérables pour la Direction Transport routier, non-seulement sur le plan réglementaire (la révision

reglementering inzake wegvervoer), maar ook op het vlak van ICT. De nieuwe verordeningen leggen de lidstaten inderdaad een aantal specifieke verplichtingen op inzake ICT :

1. het tot stand brengen van een elektronisch register van wegvervoerondernemingen;
2. gegevensuitwisseling tussen de lidstaten inzake de door de wegvervoerondernemingen begane inbreuken en de betrouwbaarheid van de transportmanager.

Bovendien leggen de verordeningen terzake een strikte timing op :

1. Beschikking van de Commissie inzake de minimumvereisten voor de elektronische registers : 31.12.2009;
2. Aannee door de Commissie van de regels inzake interoperabiliteit van de elektronische registers : 31.12.2010;
3. Realisatie van de elektronische registers van wegvervoerondernemingen door de lidstaten: 4.12.2011 (met inbegrip van de opname van de zeer ernstige inbreuken);
4. Interconnectie van de elektronische registers van de lidstaten : 31.12.2012;
5. Opname van alle ernstige inbreuken in de elektronische registers: 31.12.2015.

Het eerste deel van het project moest dus uiterlijk op 4 december 2011 operationeel zijn. Uit lectuur van de EU verordeningen blijkt duidelijk de complexiteit van het gebeuren. Een gedetailleerde functionele analyse is een eerste belangrijke stap. Gezien de opgelegde timing moest dit uiterlijk tegen februari 2011 gerealiseerd zijn, om nadien de applicatieontwikkeling te kunnen aanvangen. Meerdere functionele analisten en nadien ontwikkelaars werkten parallel – zeer goed gecoördineerd en met duidelijke deadlines.

Voor wat betreft de uitwisseling met EU lidstaten en de creatie van de geïntegreerde incidenten databank is de scope nog onvoldoende duidelijk. Het is dus een vaststaand feit dat er budgettaire implicaties zullen volgen voor 2012-2015.

Niet exhaustieve lijst met stakeholders welke het systeem zullen moeten voeden:

- FOD Justitie
- Federale en lokale politie
- FOD Financiën – Douane
- FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg (FOD WASO – Inspectie Sociale Wetten)
- FOD Sociale zekerheid (sociale inspectie)
- FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu
- Rijksdienst voor Sociale zekerheid
- Controle en inspectiediensten van de regio's en gewesten

complète de la réglementation existante en matière des transports routiers), mais aussi sur le plan TIC. Les nouveaux règlements imposent effectivement aux États membres un certain nombre d'obligations spécifiques en matière de TIC :

1. la mise en place d'un registre électronique des entreprises de transports routiers ;
2. l'échange de données entre les États membres relatives aux violations commises par les entreprises de transports routiers et la fiabilité du manager de transport.

En outre les règlements établissent en la matière un timing strict sur :

1. Disposition de la commission en matière des exigences minimum pour les registres électroniques : 31.12.2009 ;
2. Acceptation par la commission des règles en matière d'interopérabilité des registres électroniques : 31.12.2010 ;
3. Réalisation des registres électroniques des entreprises de transports routiers par les États membres : 4.12.2011 (y compris l'introduction des violations très graves) ;
4. Interconnexion des registres électroniques des États membres : 31.12.2012 ;
5. Insertion de toutes les violations graves dans les registres électroniques : 31.12.2015.

La première partie du projet devait donc être opérationnelle au plus tard le 4 décembre 2011. La complexité de la réalisation ressort clairement de la lecture des règlements de l'UE. Une analyse fonctionnelle détaillée est une première étape importante. Vu le timing imposé, celle-ci devait être réalisée au plus tard d'ici février 2011 pour pouvoir entamer plus tard le développement des applications. Plusieurs analystes fonctionnels et ensuite les développeurs devaient donc fonctionner de manière parallèle - très bien coordonnés et avec les dates limites claires.

En ce qui concerne l'échange avec les États membres de l'UE et la création de la base de données intégrée des incidents, le scope n'est pas encore suffisamment clair. Il est donc un fait certain que des implications budgétaires suivront pour 2012-2015.

Liste non-exhaustive des stakeholders qui devront alimenter le système :

- SPF Justice
- La Police fédérale et locale
- SPF Finances – Douane
- SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (FOD ETCS - Inspection des lois sociales)
- SPF Sécurité Sociale (Inspection sociale)
- SPF Santé Publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement
- La Fonction Publique pour la Sécurité sociale
- Le contrôle et les services d'inspection des régions et des Communautés

B.A. 33 56 30 121134: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

A.B. 33 56 30 121134 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	450	675	816	622	530	516	502	Engagement
Vereffeningen	374	742	816	622	530	516	502	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Kosten voor de ontwikkeling van de toepassingen.

B.A. 33 56 30 742234: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

Description / Base légale / Base réglementaire

Frais de développement des applications.

A.B. 33 56 30 742234 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	21	92	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	94	92	73	-	-	-	-	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet op BA 56 30 742234 is noodzakelijk voor de verwerving van de gemeenschappelijke infrastructuur.

Description / Base légale / Base réglementaire

Le crédit à l'AB 56 30 742234 est nécessaire pour l'acquisition de l'infrastructure commune.

PROGRAMMA 4

INSCHRIJVING VAN MOTORVOERTUIGEN

PROGRAMME 4

IMMATRICULATION DES VEHICULES

Nagestreefde doelstellingen door het programma:

Dit programma dekt de opdrachten inzake inschrijving motorvoertuigen.

De activiteit is gericht op de inschrijving van de voertuigen. Zij bestaat er in elk voertuig (auto, aanhangwagen, moto) te voorzien van een inschrijving m.n. van een inschrijvingsbewijs dat als het ware de identiteitskaart is van het voertuig en van een inschrijvingsplaat die de ordemachten moeten in staat stellen de bestuurder te identificeren.

Zij bestaat er tevens in een repertorium bij te houden van alle ingeschreven voertuigen. Dit repertorium is uitermate belangrijk voor de openbare overheden vermits het de basis vormt voor de verschillende heffingen die verband houden met het bezit en het besturen van een voertuig, de gerechtelijke opzoekingen, politiecontroles, de opvolging van de voertuigen over de landsgrenzen heen, oproepen tot de technische keuring, eventuele

Objectifs poursuivis par le programme :

Ce programme couvre les missions relatives à l'immatriculation de véhicules.

L'activité est centrée sur l'immatriculation des véhicules. Elle consiste à doter chaque véhicule (automobile, 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

verzekeringscontroles, de opvolging van uit het verkeer gehaalde voertuigen, belangrijke statistische gegevens op economisch en conjunctureel vlak, enz...

De inschrijving van een voertuig kan eveneens gebeuren via het internet (Web-DIV).

40. Inschrijving

B.A. 33 56 40 121123: Kosten verbonden aan de inschrijving van voertuigen.

la circulation, des données statistiques importantes sur le plan économique et conjoncturel, etc...).

L'immatriculation peut également s'effectuer par internet (Web-DIV).

40. Immatriculation

A.B. 33 56 40 121123 : Frais liés à l'inscription des véhicules.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	585	1 857	470	403	371	331	322	Engagement
Vereffeningen	555	1 858	470	403	371	331	322	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Dit krediet zal voornamelijk volgende kosten dekken :

- Vergoeding aan de Concessionaris voor schrapping van nummerplaten.
- Aankoop documenten in verband met de inschrijving van voertuigen.

B.A. 33 56 40 121154: Kosten voortvloeiend uit de D.I.V. applicaties.

Description / Base légale / Base réglementaire

Ce crédit est principalement destiné à couvrir les frais suivants :

- Contribution au concessionnaire pour la radiation des plaques d'immatriculation.
- Achat de documents liés à l'immatriculation des véhicules.

A.B. 33 56 40 121154 : Frais afférents aux applications de la D.I.V.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	979	1 007	1 203	1 173	1 143	1 113	1 083	Engagement
Vereffeningen	979	1 007	1 203	1 173	1 143	1 113	1 083	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Dit krediet is bestemd voor het onderhoud van de DIV-applicaties (inschrijving voertuigen).

Description / Base légale / Base réglementaire

Ce crédit est destiné à la maintenance des applications de la DIV (Immatriculation des Véhicules).

45. Homologatie

Tengevolge de zesde Staatshervorming wordt de homologatie voertuigen volledig geregionaliseerd.

45. Homologation

En raison de la sixième réforme de l'Etat, l'homologation des voitures est entièrement régionalisé.

PROGRAMMA 5**RIJBEWIJS****50. Werkingskosten**

BA 56 50 121122: Werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs (drukwerken, bezoldigingen en verplaatsingsvergoedingen van de commissarissen bij de proeven voor het rijbewijs en voor het verlenen van rijjschoolbrevetten, enz...).

PROGRAMME 5:**PERMIS DE CONDUIRE****50. Frais de fonctionnement**

AB 56 50 121122 : Dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la loi relative au permis de conduire (imprimés, rétributions et indemnités de déplacement des commissaires aux examens du permis de conduire, etc...).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	282	296	40	39	38	3 452	3 359	Engagement
Vereffeningen	2 047	3 536	2 485	2 423	3 545	3 452	3 359	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het betreft de werkingsuitgaven inherent aan de dienst belast met de toepassing van de reglementering met betrekking tot de rijbewijzen en de verdeling van de rijbewijzen bij de gemeenten:

Een bedrag werd ingeschreven om volgende kosten te dekken:

1. De dienst rijbewijzen is verantwoordelijk voor de druk en verspreiding via de gemeentes van internationale rijbewijzen
2. Vergoeding van de leden van de beroepscommissie commissie (brevetten): 14 000 EUR in vastlegging en 14 000 EUR in vereffening.
3. Permis de conduire type bancaire ;
Er werd in de Ministerraad beslist om een overheidsopdracht te gunnen in 2012 voor de uitreiking van rijbewijzen in bankkaart formaat in alle gemeenten in België. Het budget werd in 2012 vastgelegd voor een periode van 5 jaar, voor de betaling van de rijbewijzen voorzien we voor 2015 een vereffeningsskrediet;
4. De dienst rijbewijzen ontvangt regelmatig facturen met bedragen lager dan 2 500 EUR (kleine uitgaven);
5. De CIECA is de "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile" en die actief is in het domein van de verkeersveiligheid en de examens voor rijbewijzen voor motorvoertuigen. Het bestuur van de CIECA worden samengesteld uit verantwoordelijke autoriteiten voor examens voor rijbewijzen uit 32 verschillende landen. Het is aangewezen dat de dienst "rijbewijzen" lid blijft van deze organisatie.

A.B. 33 56 50 121134: Centrale databank rijbewijzen: uitgaven informatica

Description / Base légale / Base réglementaire

Il s'agit des dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la réglementation relative au permis de conduire et de la distribution des permis aux communes :

Un montant est inscrit pour couvrir les frais suivants :

1. Le service Permis de conduire est responsable de l'impression et diffusion via les communes des permis internationaux ;
2. Rémunération des membres de la commission de recours (brevets) ;
3. Permis de conduire type bancaire ;
Le Conseil des Ministres a décidé de lancer en 2012 un marché public pour la délivrance des permis de conduire format bancaire dans toutes les communes de Belgique. Le budget a été engagé en 2012 pour une période de 5 ans, pour le paiement des permis de conduire on prévoit pour 2015 un crédit en liquidation ;
4. Le service permis de conduire reçoit bon nombre de factures pour des montants inférieurs à 2 500 EUR (petites dépenses) ;
5. La CIECA est la Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile, active dans les domaines de la sécurité routière et des examens de conduite. Les membres de la CIECA sont composés des autorités responsables des examens de conduite dans 32 pays dans le monde. Il est indiqué que le service « permis de conduire » soit membre de cette organisation.

A.B. 33 56 50 121134 : Banque de données centrale permis de conduire: dépenses informatiques

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	651	879	584	569	555	540	526	Engagement
Vereffeningen	981	931	570	569	555	540	526	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De toepassing wordt door alle gemeenten gebruikt.

Onderstaande recurrente kosten zijn nodig:

- Correctief en adaptief onderhoud van de toepassing.
- Helpdesk Mercurius. De helpdesk is nodig voor de ondersteuning van de gebruikers.
- Het project E-Health wordt waarschijnlijk gestart in 2014. Vanaf 2015 wordt een recurrent jaarlijks bedrag voorzien.

De wet van 17 juli 2010 heeft een Kruispuntbank van rijbewijzen opgericht. Een KB is in voorbereiding om het als Authentieke Bron te laten herkennen. Er moet worden voldaan aan de regels van de beschikbaarheid van de gegevens en de veiligheid van hun toegang.

B.A. 33 56 50 742234: Investerings ICT centrale databank rijbewijzen.

Description / Base légale / Base réglementaire

L'application est utilisée par toutes les communes.

Les coûts récurrents suivants sont nécessaires:

- Entretien correctif et adaptif de l'application.
- Helpdesk Mercurius. Ce helpdesk est nécessaire pour le support aux utilisateurs.
- Le projet E-Health est initié en 2014. A partir de 2015 un montant récurrent doit être prévu.

La Loi du 17 juillet 2010 a créé une banque carrefour des permis de conduire. Un AR est en préparation pour qualifier celle-ci de source authentique. Les règles de disponibilité des données et la sécurité de leurs accès doivent être respectées.

A.B. 33 56 50 742234 : Investissement TIC banque de données centrale du permis de conduire.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	21	92	-	-	-	-	-	Engagement
Vereffeningen	94	92	-	35	34	32	31	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet op BA 56 50 742234 is noodzakelijk voor de verwerving van de gemeenschappelijke infrastructuur.

PROGRAMMA 6:

UITZONDERLIJK VERVOER

Tengevolge de zesde Staatshervorming wordt het uitzonderlijk vervoer volledig geregionaliseerd.

Description / Base légale / Base réglementaire

Le crédit à l'AB 56 50 742234 est nécessaire pour l'acquisition de l'infrastructure commune.

PROGRAMME 6 :

TRANSPORT EXCEPTIONNEL

En raison de la sixième réforme de l'Etat, le transport exceptionnel est entièrement régionalisé.

PROGRAMMA 7**SUBSIDIE BELGISCH INSTITUUT VOOR
VERKEERSVEILIGHEID (BIVV)***B.A. 33 56 70 330001: Subsidie BIVV.***PROGRAMME 7****SUBSIDE INSTITUT BELGE POUR LA SECURITE
ROUTIERE (IBSR)***A.B. 33 56 70 330001 : Subside IBSR.*

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	-	6 032	5 911	5 791	5 670	5 549	Engagement
Vereffeningen	-	-	6 032	5 911	5 791	5 670	5 549	Liquidation

**Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van
het gesubsidieerde orgaan**

Het BIVV is een vzw die instaat voor sensibilisering, informatie, kenniscentrum, centrum voor rijgeschiktheid en een aantal activiteiten ten behoeve van ondernemingen. Een groot deel van de bevoegdheden gaat over naar de gewesten.

Het BIVV wordt in belangrijke mate gefinancierd door de opbrengsten van de technische keuring.

Het voorbije jaar ging dit om 64% van de inkomsten. Alles in verband met de technische keuring gaat over naar de gewesten.

Een aantal zaken zijn en blijven federaal.

Het BIVV zal voortaan een federale toelage ontvangen als tussenkomt in de kosten voor :

- Het kenniscentrum:
Activiteiten : documentatiedienst, studie, wetenschappelijk onderzoek, diepte-onderzoek, gedragsmetingen, observatorium.
- Het Centrum voor innovatie, public affairs en regulatory:
Activiteiten : beleidsadvies, innovatieprojecten, wegcode.be, juridisch advies, onderzoek technologie en omgeving, parlementaire vragen en antwoorden, internationale vertegenwoordiging.
- Het adviesbureau verkeersveiligheid:
Activiteiten : labo ALC, labo MEC, labo ATP, labo CAS, federale communicatie, DI, herstelonderzoeken, diensten aan derden.
- De algemene diensten:
Activiteiten : financiën, personeelszaken, ICT, facility, woordvoerders, kwaliteit.

**But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe
subventionné**

L'Institut belge pour la sécurité routière est une ASBL qui est chargé de la sensibilisation, l'information, le centre de connaissances, le centre pour l'aptitude à conduire et un certain nombre d'activités pour les entreprises. La majorité des compétences est transférée vers les régions.

L'IBSR est en grande partie financée par les recettes du contrôle technique. L'année dernière il s'agissait de 64% des revenus. Tout ce qui concerne le contrôle technique est transféré vers les régions.

Quelques activités sont et restent fédérales.

L'IBSR recevra une subvention fédérale comme intervention dans le coût pour :

- Le centre de connaissances :
Activités : service de documentation, étude, recherche scientifique, recherche approfondies, analyses du comportement, observatoire.
- Le centre pour l'innovation, les affaires publiques et la réglementation :
Activités : conseils politiques, projets d'innovation, wegcode.be, conseils juridiques, recherches technologies et environnement, questions et réponses parlementaires, représentation internationale.
- Le bureau de conseil sur la sécurité routière : labo ALC, labo MEC, labo ATP, labo CAS, communications fédérales, DI, examen de réintégration, services à des tiers
- Les services généraux :
Activités : finances, ressources humaines, TIC, facilité, porte-parole, qualité

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 57****PERMANENTE CEL BELAST MET HET BEHEER
VAN DE AFZONDERLIJKE PERSONEELSFORMATIE
VAN DE FOD MOBILITEIT EN VERVOER*****Toegewezen opdrachten***

Het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport bepaalt dat de Regie op 1 maart 1997 haar activiteiten stopzet. Zij bleef bestaan om de noodzakelijke werkzaamheden van de liquidatie uit te voeren tot 28 februari 1999.

Op die datum werden alle overblijvende activa en passiva van de RMT in hun totaliteit overgedragen aan de Staat.

Wat het personeel betreft voorziet hoofdstuk II van voornoemd koninklijk besluit de overdracht van ambtswege van een ganse groep statutaire personeelsleden van de RMT naar het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur.

Deze organisatieafdeling bevat de basisallocaties die gewoonlijk in een bestaansmiddelenprogramma opgenomen worden en die de wedden van het overgehevelde personeel bevatten, de werkingskosten van de permanente cel, de sociale lasten (Sociale Dienst), schadevergoedingen aan derden en de basisallocatie bestemd om de uitgaven die voortvloeien uit de vereffening van de Regie te kunnen aanzuiveren.

PROGRAMMA 0**BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA*****Aangewende middelen******01. Personeel***

BA 33 57 01 110003: Statutair personeel.

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 57****CELLULE PERMANENTE CHARGÉE DE LA
GESTION DU CADRE ORGANIQUE DISTINCT DU
SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS*****Missions assignées***

L'arrêté royal du 18 février 1997 portant des mesures en vue de la liquidation de la Régie des Transports Maritimes établit que la Régie cesse ses activités le 1er mars 1997. Elle a continué à subsister pour réaliser les opérations nécessitées par la liquidation, jusqu'au 28 février 1999.

A cette date, tous les actifs et passifs résiduels de la RTM étaient transférés de plein droit à l'État.

En matière de personnel, le chapitre II de l'arrêté royal précité prévoit le transfert d'office au Ministère des Communications et de l'Infrastructure de toute une série d'agents statutaires de la RTM.

La présente division organique contient les allocations de base qui se retrouvent habituellement dans un programme de subsistance et qui recouvrent les frais des traitements des agents transférés, les frais de fonctionnement de la cellule permanente, les frais sociaux (Service social), l'indemnisation de tiers et l'allocation de base destinée à apurer les dépenses résultant de la liquidation de la Régie.

PROGRAMME 0**PROGRAMME DE SUBSISTANCE*****Moyens mis en œuvre******01. Personnel***

AB 33 57 01 110003 : Personnel statutaire.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	701	722	662	621	607	595	581	Engagement
Vereffeningen	700	722	662	621	607	595	581	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het personeelseffectief en de bezoldigingen dalen verder. De personeelsleden die als gevolg van de sluiting van de RMT en van de Oostende-Doverlijn in verlof voorafgaand aan het pensioen konden gaan, zijn allemaal met pensioen.

02. Werkingskosten

BA 33 57 02 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica.

Description / Base légale / Base réglementaire

L'effectif du personnel et les rémunérations continuent à diminuer. Tous les agents qui pouvaient bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite à la suite de la fermeture de la RTM et de la ligne Ostende-Douvres sont à la retraite.

02. Frais de fonctionnement

AB 33 57 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	3	10	8	8	8	7	7	Engagement
Vereffeningen	2	10	8	8	8	7	7	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Erelonen, aankopen,...

BA 33 57 02 121104: Werkingsuitgaven informatica.

Description / Base légale / Base réglementaire

Honoraires, achats,...

AB 33 57 02 121104 : Frais de fonctionnement informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	1	1	1	1	1	1	Engagement
Vereffeningen	-	1	1	1	1	1	1	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Werkingsuitgaven betreffende informatica

BA 33 57 02 742204: Investeringsuitgaven inzake informatica.

Description / Base légale / Base réglementaire

Frais de fonctionnement informatique

AB 33 57 02 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	7	5	5	5	5	5	Engagement
Vereffeningen	-	7	5	5	5	5	5	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

aankoop van een multifunctionele printer

04. Diverse verscheiden uitgaven

BA 33 57 04 343105: Uitgaven voortspruitend uit de vereffening van de Regie voor Maritiem Transport.

Description / Base légale / Base réglementaire

achat d'une imprimante multifonctionnelle

04. Dépenses diverses et variées

AB 33 57 04 343.05 : Dépenses découlant de la liquidation de la RTM.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	102	120	116	107	99	96	96	Engagement
Vereffeningen	100	120	116	107	99	96	96	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het voorziene bedrag op deze B.A. wordt verdeeld over het sociaal passief van CIWLT en de Regie voor Maritiem Transport.

Het sociaal passief van CIWLT/RMT betreft:

- Eventuele terug te betalen bijdragen van de partner, betaald aan de groepshospitalisatieverzekering CIWLT, dit als gevolg van het overlijden van een personeelslid of van zijn (haar) partner. Er blijft enkel de eventuele terugbetaling betreffende de hospitalisatieverzekering.
- Opzegvergoedingen te betalen aan personeel van CIWLT/RMT die na langdurige arbeidsongeschiktheid terug arbeidsgeschikt wordt verklaard.
- Hospitalisatieverzekering voor de (ex)-werknemers van CIWLT/RMT Indexering van de tarieven wordt gecompenseerd door de natuurlijke afvloei van aangeslotenen (overlijden of uittreding door partners van verzekerden).
- Bedrag te betalen aan het Fonds Sluiting der Ondernemingen ter financiering van de aanvullende toeslag van het brugpensioen als gevolg van de sluiting Oostende-Doverlijn in 2003.

BA 33 57 04 416005: Toelage aan VZW Sociale dienst (Cfr. Art.2.33.3 van de algemene uitgave begroting).

Description / Base légale / Base réglementaire

Le montant prévu à cet A.B. est réparti entre le passif social de la CIWLT et de la Régie des Transports maritimes.

Le passif social de la CIWLT/RTM constitue:

- Un remboursement éventuel des contributions versées à l'assurance collective pour frais d'hospitalisation de la CIWLT pour le ou la partenaire d'un ex-agent, à la suite du décès de ce dernier. Il reste seulement le remboursement éventuel des contributions versées à l'assurance collective pour frais d'hospitalisation.
- 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
- Frais d'assurance d'hospitalisation pour les (ex)-travailleurs de la CIWLT/RTM L'indexation des tarifs est compensée par une réduction naturelle du nombre des affiliés (décès ou la désaffiliation des partenaires des assurés).
- Montant à payer au Fonds de Fermeture des Entreprises pour le financement de l'allocation complémentaire à la prépension à la suite de la fermeture de la ligne Ostende-Douvres en 2003.

AB 33 57 04 416005: Subvention 'ASBL Service Social (Cfr. Art. 2.33.3 budget général des dépenses).

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	49	118	96	94	91	89	86	Engagement
Vereffeningen	49	118	96	94	91	89	86	Liquidation

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Bijdrage in de tussenkomst van de VZW Sociale Dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer i.v.m. de afzonderlijke personeelsformatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer evenals voor de gepensioneerd van zowel de ex-RMT als van de van de afzonderlijke personeelsformatie.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Contribution dans l'intervention de l'ASBL Service Social du Service Public Fédéral Mobilité et Transports pour le personnel du cadre distinct du SPF Mobilité et Transports ainsi que pour le personnel pensionné, tant de l'ex-RTM que du cadre distinct.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING : 58****LASTEN VAN HET VERLEDEN*****Toegewezen opdrachten***

Dekking van de uitgaven die werden geregionaliseerd vóór 31.12.1988 en waarvoor de federale staat verantwoordelijk is.

12. Vervoer te Land: MIV

BA 33 58 12 81118: Werken, leveringen en diensten bestemd voor de bevordering, de modernisering, de verhoging van de kwaliteit en veiligheid van de diensten van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer.

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 58****CHARGES DU PASSE*****Missions assignées***

Couvrir les dépenses qui ont été régionalisées avant le 31.12.1988 et qui restent à charge de l'État fédéral.

12. Transports Terrestre: STI

AB 33 58 12 811128: Travaux, fournitures et services destinés à la promotion, la modernisation, l'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports en commun secondaires urbains et interurbains.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	170	318	318	318	318	318	318	Engagement
Vereffeningen	170	318	318	318	318	318	318	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze BA heeft betrekking op de werken uitgevoerd in het kader van de bevordering van het stads- en streekvervoer waarvoor een vastlegging werd bekomen voor 31 december 1988 en die krachtens de bijzondere financieringswet van de gemeenschappen en gewesten door de nationale staat dienen vereffend te worden.

14. Travaux Publics

BA 33 58 14 732025: Aanzuivering van de vorderingen voortspruitend uit de verbintenissen die vóór 1 januari 1989 door de besturen van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds werden aangegaan in het kader van de openbare investeringen.

Description / Base légale / Base réglementaire

Cette AB a trait aux travaux exécutés dans le cadre de la promotion du transport urbain et interurbain, pour lesquels un engagement a été obtenu avant le 31 décembre 1988. Selon la loi spéciale de financement des communautés et des régions, les factures doivent dans ce cas être honorées par l'État fédéral à concurrence des soldes engagés disponibles.

14. Openbare Werken

AB 33 58 14 732025: 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.

(in duizenden euro)	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	(en milliers d'euro)
Vastleggingen	-	1	1	1	1	1	1	Engagement
Vereffeningen	-	1	1	1	1	1	1	Liquidation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Description / Base légale / Base réglementaire

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

en Gewesten, en dit in het kader van de werken ondernomen door de toenmalige besturen Wegen en Waterwegen.

De dossiers van de werken ten dienste van deze basisallocatie worden beheerd door het ex-Ministerie van Openbare werken en het ex-Wegenfonds die op 1/1/1989 werden geregionaliseerd.

cadre des travaux publics entrepris par les anciennes administrations des Routes et des Voies hydrauliques.

Les dossiers étaient à charge de la présente allocation de base gérés par des services de l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes et qui ont été régionalisés au 1/1/1989.