

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

16 novembre 2021

**JUSTIFICATION DU
BUDGET GÉNÉRAL
DES DÉPENSES**
pour l'année budgétaire 2022* 33. **SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS****Voir:**Doc 55 **2293/ (2021/2022):**

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

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

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

16 november 2021

**VERANTWOORDING
VAN DE ALGEMENE
UITGAVENBEGROTING**
voor het begrotingsjaar 2022* 33. **FOD MOBILITEIT EN VERVOER****Zie:**Doc 55 **2293/ (2021/2022):**

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

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

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

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

TABLE DES MATIERES

02.Organes stratégiques du Vice-Premier Ministre et Ministre de la Mobilité	4
12.Organes stratégiques du Secrétaire d'Etat à l'environnement, à l'Energie et à la Mobilité, adjoint à la Ministre de l'intérieur, et secrétaire d'Etat aux réformes institutionnelles, adjoint au Premier Ministre	
21.Organes de gestion	11
22.Services autonomes	68
41.Entreprises publiques	131
51.Mobilité durable et ferroviaire	141
52.Transport aérien	188
53.Navigation	236
55.Infrastructure transport	254
56.Mobilité, transport routier et sécurité routière	290
57.Cellule permanente chargée de la gestion du cadre organique distinct du SPF Mobilité et Transports	327
58.Charges du passé	332

INHOUDSOPGAVE

02.Beleidsorganen van de Vice-eersteminister en Minister van Mobiliteit	4
12.Beleidsorganen van de Staatssecretaris voor leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de Minister van binnenlandse zaken, en Staatssecretaris voor Staathervorming, toegevoegd aan de Eerste Minister	
21.Beheersorganen	11
22.Autonome diensten	68
41.Overheidsbedrijven	131
51.Mobiliteit en spoorbeleid	141
52.Luchtvaart	188
53.Scheepvaart	236
55.Vervoerinfrastructuur	254
56.Mobiliteit, wegvervoer en verkeersveiligheid	290
57.Permanente cel belast met het beheer van de afzonderlijke personeelsformatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer	327
58.Lasten van het verleden	332

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 02****ORGANES STRATÉGIQUES DU VICE-PREMIER
MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ****Missions assignées**

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

Programme 0**POLITIQUE ET STRATEGIE****Moyens mis en œuvre****02 Subsistance**

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

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 02****BELEIDSORGANEN VAN DE VICE-
EERSTEMINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT****Toegewezen opdrachten**

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

Programma 0**BELEID EN MISSIE****Aangewende middelen****02 Bestaansmiddelen**

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	58	246	251	251	251	251	251	Vastleggingen
Liquidations	58	246	251	251	251	251	251	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Index (1,83%) : +5 000 euros

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Index (1,83%): +5 000 euro

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	297	2 574	2 780	2 751	2 722	2 722	2 722	Vastleggingen
Liquidations	297	2 574	2 780	2 751	2 722	2 722	2 722	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021**Correction technique :**

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2 % (- 53 000 euros) a été réalisée sur certains crédits de personnel et de fonctionnement (CM23-10-2020 – Notification du 23-10-2020).

Correction technique 2022 : +53 000 euros

Index (1,83%) : +48 000 euros

Compensation :

A.B.33 02 01 122148 : -187 000 euros

A.B.33 02 01 110002 : +187 000 euros

Pour tenir compte des besoins réels (suivant la planification 2021 et les engagements encore à venir).

Economies linéaires : -82 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021**Technische correctie:**

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% (-53 000 euro) op sommige personeels- en werkingskredieten (CMR23-10-2020 – Notificatie van 23-10-2020).

Technische correctie 2022: +53 000 euro

Index (1,83%): +48 000 euro

Compensatie:

B.A.33 02 01 122148: -187 000 euro

B.A.33 02 01 110002: +187 000 euro

Om rekening te houden met de daadwerkelijke behoeften (volgens de planning 2021 en de voorziene aanwervingen).

Lineaire besparingen: -82 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

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

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	3	728	734	726	718	718	718	Vastleggingen
Liquidations	3	728	734	726	718	718	718	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les rémunérations et allocations des experts.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2 % (- 15 000 euros) a été réalisée sur certains crédits de personnel et de fonctionnement (CM23-10-2020 – Notification du 23-10-2020).

Correction technique 2022 : +15 000 euros

Index (1,83%) : +14 000 euros

Economies linéaires : -23 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bezoldiging en vergoedingen van experts.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% (-15 000 euro) op sommige personeels- en werkingskredieten (CMR23-10-2020 – Notificatie van 23-10-2020).

Technische correctie 2022: +15 000 euro

Index (1,83%): +14 000 euro

Lineaire besparingen: -23 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	30	10	40	40	40	40	40	Vastleggingen
Liquidations	21	10	40	40	40	40	40	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021**Compensation :**

A.B.33 02 01 742201 : -15 000 euros
 A.B.33 02 01 742204 : -10 000 euros
 A.B.33 02 01 122148 : -5 000 euros
 A.B.33 02 01 121104 : +30 000 euros

Pour tenir compte des besoins réels du Cabinet.

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021**Compensatie:**

B.A.33 02 01 742201: -15 000 euro
 B.A.33 02 01 742204: -10 000 euro
 B.A.33 02 01 122148: -5 000 euro
 B.A.33 02 01 121104: +30 000 euro

Om rekening te houden met de daadwerkelijke behoeften van Kabinet.

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	27	454	457	452	447	447	447	Vastleggingen
Liquidations	21	454	457	452	447	447	447	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Le crédit demandé comprend les dépenses suivantes :

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021**Correction technique :****Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**

Het aangevraagde krediet bevat volgende uitgaven:

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021**Technische correctie:**

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2 % (- 9 000 euros) a été réalisée sur certains crédits de personnel et de fonctionnement (CM23-10-2020 – Notification du 23-10-2020).

Correction technique 2022 : +9 000 euros

Index (1,80%) : +8 000 euros

Economies linéaires : -14 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

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

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% (-9 000 euro) op sommige personeels- en werkingskredieten (CMR23-10-2020 – Notificatie van 23-10-2020).

Technische correctie 2022: +9 000 euro

Index (1,80%): +8 000 euro

Lineaire besparingen: -14 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	286	96	93	90	90	90	Vastleggingen
Liquidations	0	286	96	93	90	90	90	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Personnel détaché.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2 % (- 6 000 euros) a été réalisée sur certains crédits de personnel et de fonctionnement (CM23-10-2020 – Notification du 23-10-2020).

Correction technique 2022 : +6 000 euros

Index (1,83%) : +5 000 euros

Compensation :

A.B.33 02 01 122148 : -187 000 euros

A.B.33 02 01 110002 : +187 000 euros

A.B.33 02 01 122148 : -5 000 euros

A.B.33 02 02 121104 : +5 000 euros

Pour tenir compte des besoins réels du Cabinet.

Economies linéaires : -9 000 euros (2022)

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Gedetacheerd personeel.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% (-6 000 euro) op sommige personeels- en werkingskredieten (CMR23-10-2020 – Notificatie van 23-10-2020).

Technische correctie 2022: +6 000 euro

Index (1,83%): +5 000 euro

Compensatie:

B.A.33 02 01 122148: -187 000 euro

B.A.33 02 01 110002: +187 000 euro

B.A.33 02 01 122148: -5 000 euro

B.A.33 02 02 121104: +5 000 euro

Om rekening te houden met de daadwerkelijke behoeften van Kabinet.

Lineaire besparingen: -9 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

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

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1	21	6	6	6	6	6	Vastleggingen
Liquidations	1	21	6	6	6	6	6	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Compensation :

A.B.33 02 01 742201 : -15 000 euros
A.B.33 02 01 121104 : +15 000 euros

Pour tenir compte des besoins réels du Cabinet.

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Compensatie:

B.A.33 02 01 742201: -15 000 euro
B.A.33 02 01 121104: +15 000 euro

Om rekening te houden met de daadwerkelijke behoeften van Kabinet.

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	21	11	11	11	11	11	Vastleggingen
Liquidations	0	21	11	11	11	11	11	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het krediet is bestemd voor de aankoop van informaticamateriaal.

Berekeningsmethode van de uitgave

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Index (1,80%) : +5 000 euros

Compensation :

A.B.33 02 01 742204 : -10 000 euros

A.B.33 02 01 121104 : +10 000 euros

Pour tenir compte des besoins réels du Cabinet.

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Index (1,80%): +5 000 euro

Compensatie:

B.A.33 02 01 742204: -10 000 euro

B.A.33 02 01 121104: +10 000 euro

Om rekening te houden met de daadwerkelijke behoeften van Kabinet.

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 21****ORGANES DE GESTION****Missions assignées*****Les services de la Présidente***

Les Services de la Présidence sont responsables du pilotage de l'organisation. Ils sont composés de 5 Services : le Service Stratégie, le Service Sécurité et Sûreté, le Service Juridique, le Service Tactique et le Service Support/Secrétariat.

Service Stratégie

La cellule **Eurocoordination et questions parlementaires** est le point de contact central et le point de convergence pour tout ce qui concerne la législation européenne et les questions parlementaires.

Le Service Communication travaille en soutien à tous les autres services du SPF. Son champ d'action couvre l'ensemble du domaine de la communication, c'est-à-dire aussi bien la communication interne qu'externe. Ce Service veille à l'optimisation de tous les outils de communication, établit des plans de communication et donne des avis. Il est responsable de la politique en matière de médias et des contacts du SPF avec la presse.

Le Service Communication est un partenaire stratégique du Comité de Direction et surveille l'image du SPF vis-à-vis des partenaires externes et internes.

Service Sécurité et Sûreté

La Cellule de crise remplit le rôle qui est prévu dans les plans d'urgence et d'intervention pour les situations de crise nécessitant une gestion à l'échelon national.

La Cellule de crise traite toutes les questions liées à la défense, aux plans civils de défense, à la gestion de crise (stratégique), et ce en collaboration avec les différentes directions générales.

La Cellule de crise traite tous les aspects de la coopération civilo-militaire en matière de transport.

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

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 21****BEHEERSORGANEN****Toegewezen opdrachten*****Diensten van de Voorzitter***

De Diensten van de Voorzitter staan in voor het sturen van de organisatie. Zij bestaan uit 5 Diensten: de Dienst Strategie, de Dienst Veiligheid en Beveiliging, de Juridische Dienst, de Tactische Dienst en de Dienst Ondersteuning/Secretariaat.

Dienst Strategie

De **Eurocoördinatie en parlementaire vragen** cel is het centraal aanspreekpunt en knooppunt voor alles wat betreft Europese regelgeving en parlementaire vragen.

De Dienst Communicatie werkt ondersteunend ten aanzien van alle andere diensten van de FOD. Het werkterrein strekt zich uit over het hele communicatieveld, zowel interne als externe communicatie. Deze Dienst zorgt voor de optimalisatie van alle communicatietools, werkt communicatieplannen en adviezen uit, is verantwoordelijk voor het mediabeleid en de perscontacten van de FOD.

De Dienst Communicatie is een strategische partner van het Directiecomité en bewaakt het imago van de FOD tegenover externe en interne partners.

Dienst Veiligheid en Beveiliging

De Crisiscel speelt de rol die is voorzien in de nood- en interventieplannen in crisissituaties op nationaal niveau.

De Crisiscel behandelt alle kwesties van defensie, civiele verdedigingsplannen, crisisbeheersing (strategisch) en dit in samenwerking met de verschillende directoraten-generaal.

De Crisiscel behandelt alle aspecten van de civiel-militaire samenwerking met betrekking tot vervoer.

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

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

Service Juridique

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

- La prévention des contentieux et, le cas échéant, assurer la défense des intérêts du SPF devant les instances judiciaires ;
- la fourniture d'avis juridiques internes et soutien juridique étendu à l'ensemble des services du SPF Mobilité et Transports qui sont confrontés à des questions et/ou des problèmes juridiques ;
- collaborer à la rédaction ou bien rédiger lui-même des textes réglementaires.

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

Service tactique

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

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

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

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

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

Juridische Dienst

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

- Het vermijden van geschillen en, in voorkomend geval, zorgen voor de verdediging van de belangen van de FOD voor de rechterlijke instanties;
- het verstrekken van interne juridische adviezen en uitgebreide juridische ondersteuning aan alle diensten van de FOD Mobiliteit en Vervoer die met juridische vragen en/of problemen worden geconfronteerd;
- medewerking verlenen bij, dan wel zelf regelgevende teksten opstellen.

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

Tactische Dienst

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

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

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

Deze Dienst is verantwoordelijk voor het beheer, de opvolging en rapportering van de informatieaanvragen en klachten die we binnen onze FOD ontvangen. Men werkt sterk transversaal en is continu op zoek naar verbetermogelijkheden, aanpassingen aan de 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.

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

- Contribue à l'élaboration de la stratégie budgétaire du SPF et est responsable des processus liés au cycle budgétaire.
- Coordonne la rédaction du budget annuel du SPF ainsi que toutes les modifications.
- Soutient et aide les gestionnaires dans la rédaction de dossiers de nature financière et des dossiers relatifs aux marchés publics.
- Surveille les engagements budgétaires et les réservations des crédits pour les engagements à prendre.
- Est responsable des paiements.
- Gère les factures sortantes et les invitations à payer du SPF et veille à leur encaissement.
- Veille à la tenue de la comptabilité générale du SPF.
- Développe une comptabilité analytique.
- Remplit nos obligations fiscales.
- Assure une assistance permanente aux managers de ligne et leurs collaborateurs pour la gestion des processus budgétaires et la comptabilité.
- Est responsable du contrôle interne des processus financiers.
- Offre des prestations logistiques à l'ensemble des services et des collaborateurs du SPF.

Entre autres :

- o L'accueil (réception et téléphone) ;
- o la gestion du bâtiment ;
- o l'aménagement des lieux de travail et l'organisation des déménagements ;
- o le contrôle et la sécurisation des accès aux bâtiments ;
- o la gestion des biens ;
- o la gestion des fournitures de bureau ;
- o la gestion de l'entretien et de l'hygiène ;
- o la distribution du courrier et la gestion du transport de biens ;
- o la gestion de la reprographie ;
- o la gestion du transport de personnes ;
- o la gestion des salles et des facilités de réunion ;
- o l'organisation des événements ;
- o ...

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

- Helpt mee bij de uitwerking van de budgettaire strategie van de FOD en is verantwoordelijk voor de processen die aan de budgettaire cyclus verbonden zijn.
- Coördineert de opmaak van de jaarlijkse begroting voor de FOD alsook alle aanpassingen.
- Ondersteunt en helpt de beheerders bij het opstellen van dossiers van financiële aard en bij de dossiers omtrent overheidsopdrachten.
- Houdt toezicht op de budgettaire vastleggingen en reservaties van de kredieten voor de geplande vastleggingen.
- Is verantwoordelijk voor de betalingen.
- Beheert de uitgaande facturen en de uitnodigingen voor betaling van de FOD en bewaakt de inning ervan.
- Houdt toezicht op de algemene boekhouding van de FOD.
- Ontwikkelt een analytische boekhouding.
- Voldoet aan onze fiscale verplichtingen.
- Verzekert een permanente ondersteuning voor de lijnmanagers en hun medewerkers bij het beheer van de budgettaire processen en bij de boekhouding.
- Is verantwoordelijk voor de interne controle van de financiële processen.
- Biedt een logistieke dienstverlening aan het geheel van diensten en medewerkers van de FOD.

Waaronder:

- o Het onthaal (receptie en telefoon);
- o het beheer van het gebouw;
- o het inrichten van werkplekken en het organiseren van verhuizingen;
- o de toegangscontrole van het gebouw en de beveiliging ervan;
- o het beheer van eigendommen;
- o het beheer van bureaubehoeften;
- o het beheer van het onderhoud en de hygiëne;
- o de postbedeling en het beheer van goederenvervoer;
- o het beheer van de reprografie;
- o het beheer van personenvervoer;
- o het beheer van de vergaderzalen en -faciliteiten;
- o de organisatie van evenementen;
- o ...

Service d'encadrement Personnel et Organisation

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

Stafdienst Personeel en Organisatie

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

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

Le service TIC a une mission composée de trois volets :

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

Cela inclut les tâches suivantes non exhaustives :

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

PROGRAMME 0

PROGRAMME DE SUBSISTANCE

Objectifs poursuivis par le programme

Les services de la Présidente

Service Stratégie

Au sein du Service Stratégie, une cellule support est en charge de définir les principes de méthodologie de gestion du SPF et d'assurer un suivi des dossiers stratégiques. Elle s'occupe de la définition et la mise en place du Contrat d'administration et des Plans d'administration associés, en collaboration avec le

Stafdienst Informatie en Communicatietechnologie

De Stafdienst ICT heeft een driedelige opdracht:

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

Daartoe behoren onder andere deze taken:

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

PROGRAMMA 0

BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Diensten van de Voorzitter

Dienst Strategie

Binnen de Dienst Strategie is een ondersteunende cel belast met het vaststellen van de beginselen van de beheersmethodologie van de FOD en met het toezicht op de strategische kwesties. Hij is verantwoordelijk voor het opstellen en uitvoeren van het beheerscontract en de bijbehorende beheersplannen,

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

Le Contrat d'administration prévoit l'analyse (2021) et mise en place (2022) d'une méthodologie de gestion des projets. Elle analyse les tendances et les évolutions dans les matières gérées, à tout niveau (sociétal, régional, fédéral, ect.) afin de formuler des conseils susceptibles d'affiner la stratégie globale du SPF, les objectifs opérationnels qui en découlent, les processus de travail définis.

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

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

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

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

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

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

in samenwerking met de Tactische Dienst. Hij is verantwoordelijk voor de definitie en de toepassing van de indicatoren in het kader van het Beheerscontract en van de algemene indicatoren voor de FOD, in samenwerking met de cel Organisatiebeheer en de Tactische Dienst.

Het Beheerscontract voorziet in de analyse (2021) en de uitvoering (2022) van een methodologie voor projectbeheer. Hij analyseert de tendensen en evoluties in de behandelde materies, op alle niveaus (maatschappelijk, gewestelijk, federaal, enz.) om adviezen te formuleren die kunnen worden gebruikt om de algemene strategie van de FOD, de daaruit voortvloeiende operationele doelstellingen en de gedefinieerde werkprocessen te verfijnen.

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

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

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

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

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

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

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

Service sécurité et sûreté / Gestion de crise

La cellule de crise :

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

Affaires juridiques

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

En ce qui concerne les affaires européennes et internationales, le Service Juridique collabore de manière structurelle avec les eurocoordinateurs du SPF, avec la Représentation Permanente de la Belgique et avec la Direction Générale des Affaires Juridiques du SPF Affaires Etrangères.

En ce qui concerne les procédures précontentieuses qui sont introduites par la Commission européenne sur la base de l'article 258 TFUE, le Service Juridique procure un soutien logistique général et un contrôle de qualité intrinsèque au regard aussi bien du droit belge que du droit européen.

Sur demande ou de sa propre initiative, le Service Juridique donne un avis et/ou fournit un soutien étendu sur des questions et/ou des problèmes juridiques qui se posent au sein des Directions Générales, des Services d'appui et des Services d'encadrement du SPF Mobilité et Transports. Ces avis concernent des questions juridiques générales,

persooverzicht op.

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

Dienst Veiligheid en Beveiliging / Crisisbeheer

De crisiscel:

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

Juridische aangelegenheden

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

Inzake Europese en internationale aangelegenheden werkt de Juridische Dienst structureel samen met de eurocoördinatoren van de FOD, met de Permanente Vertegenwoordiging van België en met het Directoraat-generaal Juridische Zaken van de FOD Buitenlandse Zaken.

Inzake precontentieuze procedures die door de Europese Commissie worden ingeleid op basis van artikel 258 VWEU zorgt de Juridische Dienst voor een algemeen logistieke steun en een intrinsieke kwaliteitscontrole ten aanzien van zowel het Belgisch recht als van het Europees recht.

Op verzoek of op eigen initiatief verleent de Juridische Dienst advies en/of een meer uitgebreide ondersteuning met betrekking tot juridische vragen en/of problemen die rijzen binnen de Directoraten-Generaal, Ondersteunings- en Stafdiensten van de FOD Mobilité en Vervoer. Deze adviezen betreffen zowel algemene juridische vragen als specifieke

ainsi que des problèmes juridiques spécifiques.

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

Service Tactique

Privacy et sécurité de l'information

Les objectifs sont :

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

Traduction

Le service de traduction assure :

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

Information et plaintes

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

Support

Contrôle interne

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

juridische problemen.

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

Tactische Dienst

Privacy en informatieveiligheid

De doelstellingen zijn:

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

Vertalingen

De vertaaldienst staat in voor:

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

Info en klachten

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

Ondersteun

Interne controle

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

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

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

Budget et gestion des dépenses

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

Recettes

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

Comptabilité

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

Achats

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

Logistique

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

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

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

Begroting en uitgavenbeheer

- verantwoordelijk voor de begroting van de FOD, de opmaak, het beheer en de verdeling van de begroting, de controle en de goedkeuring van de vastleggingen, de planning en de opvolging van het uitvoeren van de begroting;
- opvolging en betaling van alle binnenkomende facturen van de FOD.

Ontvangsten

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

Boekhouding

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

Aankopen

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

Logistiek

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

- la gestion de l'environnement et des déchets.

Service d'encadrement Personnel et Organisation

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

En 2022, les priorités du service P&O seront focalisées sur 6 domaines :

Domaine d'activité "Projets"

Cela concerne les activités qui ont un lien avec :

- l'exécution progressive et annuelle du contrat d'administration du SPF ;
- l'accompagnement et la gestion du changement dans le SPF et de l'impact sur les nouveaux modes de travail qui sont progressivement implantés dans l'ensemble du SPF. Cet accompagnement visera tant les chefs d'équipe qui auront un rôle central et mobilisateur dans l'aboutissement de ces projets que les collaborateurs sans l'adhésion desquels la réussite du projet serait incertaine ;
- le soutien et le suivi de l'implantation du système et processus d'évaluation, non seulement pour prendre en compte l'impact que cela aura sur les évolutions salariales et de carrières des collaborateurs mais aussi parce que c'est en prise directe sur les nouveaux modes de travail pour ce qui concerne l'autonomie, la responsabilisation et le travail indépendant du temps et du lieu ;
- 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 personne"

Cela concerne les activités qui ont un lien avec :

- la planification du personnel : cadres linguistiques ;
- les plans du personnel et budgets ;
- l'engagement : recrutement et sélection ;
- les mouvements : promotion et opportunités de carrière (mobilité horizontale et verticale).

Domaine d'activité "Conditions de travail"

Cela concerne les activités qui ont un lien avec :

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

- het milieu- en afvalbeheer.

Stafdienst Personeel en Organisatie

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

In 2022 zal de dienst P&O zijn prioriteiten focussen op 6 gebieden:

Activiteitsdomein "Projecten"

Het betreft activiteiten op het gebied van:

- de progressieve en jaarlijkse uitvoering van de bestuursovereenkomst van de FOD;
- de ondersteuning en het beheer van de veranderingen binnen de FOD en de impact op de nieuwe werkwijzen die geleidelijk ingevoerd worden door de FOD. Deze ondersteuning beoogt zowel teamleiders die een centrale leidende rol hebben in het realiseren van deze projecten als werknemers die hierachter staan. Zonder hun steun is het succes onzeker;
- steun voor de uitvoering van het evaluatiesysteem en -proces, 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, verantwoordelijkheid en tijd- en plaatsafhankelijk werken;
- de ontwikkeling en de praktische uitvoering van de maatregelen en de instrumenten met het oog om op de meest efficiënte manier de beschikbare human resources te beïnvloeden, na de evaluatie van de behoeften, de werklast en de beschikbare middelen.

Activiteitsdomein "Personeelsplanning en -voorziening"

Het betreft activiteiten op het gebied van:

- personeelsplannen: taalkader;
- personeelsplanning en begrotingen;
- instroom: rekrutering en selectie;
- doorstroom: bevorderings- en loopbaanmogelijkheden (verticale en horizontale mobiliteit).

Activiteitsdomein "Arbeidsvoorwaarden"

Het betreft activiteiten inzake:

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

Domaine d'activité "Développement du personne"

Cela concerne les activités qui ont un lien avec :

- la politique de développement du SPF ;
- la formation, le training et les cours ;
- le management des connaissances et le partage des connaissances ;
- les évaluations ;
- le développement du management ;
- la diversité ;
- politique de sortie ;
- politique d'intégrité ;
- l'introduction de nouveaux instruments de management.

Domaine d'activité "Coaching et Leadership"

Cela concerne les activités telles que :

- promouvoir activement la culture de management ;
- soutenir et développer les dirigeants ;
- coaching de carrière ;
- coaching de stress ;
- accompagnement et facilitation de réunions en intelligence collective.

Domaine d'activité "Fonctionnement du service d'encadrement P&O"

Cela concerne les activités qui ont un lien avec :

- l'organisation et le fonctionnement interne du service d'encadrement ;
- le développement des compétences ;
- les instruments de management et de gestion ;
- paiement correct des allocations et des indemnités ;
- gestion des avantages de déplacements ;
- assurer et coordonner la consultation syndicale.

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

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

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

ProFin

L'équipe Profin est chargée de la préparation, de l'introduction et du suivi du budget ICT ainsi que du lancement et de l'attribution des commandes sur base

Activiteitsdomein "Personeelsontwikkeling"

Het betreft activiteiten inzake:

- ontwikkelbeleid FOD;
- vorming, training en opleiding;
- kennismanagement en kennisdeling;
- evaluaties;
- managementontwikkeling;
- diversiteit;
- exitbeleid;
- integriteitsbeleid;
- introductie van nieuwe managementinstrumenten.

Activiteitsdomein "Coaching en Leadership"

Het betreft activiteiten inzake:

- managementcultuur actief promoten;
- ondersteunen en ontwikkelen leidinggevenden;
- loopbaancoaching;
- stresscoaching;
- begeleiden en faciliteren van vergaderingen via collectieve intelligentie.

Activiteitsdomein "Werking stafdienst P&O"

Het betreft activiteiten inzake:

- organisatie en interne werking van de stafdienst;
- competentieontwikkeling;
- management en beheersinstrumenten;
- correcte uitbetaling van de toelagen en vergoedingen;
- beheer van de verkeersvoordelen;
- verzekeren en coördineren van het syndicaal overleg.

Stafdienst Informatie en Communicatietechnologie

- Strategisch management: formuleren van strategische doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten en samenstellen van beleidsplannen.
- Tactisch management: concretiseren van strategie, toewijzen van tijd, geld en middelen aan het operationele niveau, inrichten van het beheer op operationeel niveau, bewaken van het beheer op operationeel niveau binnen de uitgestippelde strategie.

Hierbij kent de stafdienst ICT verschillende teams:

ProFin

Het Profin-team is verantwoordelijk voor de voorbereiding, invoering en monitoring van het ICT-budget en de lancering en toewijzing van bestellingen

de ce budget approuvé, afin de répondre aux demandes du Business. Elle assure également un suivi de la comptabilité analytique et des inventaires des biens TIC.

ITSO

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

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

SIGI

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

- élaborer la stratégie TIC en collaboration avec le directeur et en adéquation avec celle du SPF ;
- réaliser des études de marché et des POC afin de découvrir des opportunités pour le SPF ;
- accompagner le business dans les dossiers liés aux technologies de l'information ;
- améliorer la gouvernance par des initiatives favorisant la maturité (structures d'organisation et de concertation, gestion des risques, service management,...) et apporter un soutien lors des audits ;
- sélectionner, adapter et implémenter des méthodologies standard du marché ;
- mettre en place et accompagner des trajets visant à améliorer la gestion et la circulation des informations.

PMO

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

- assurer l'«Intake» des nouvelles questions commerciales ;
- gérer le portefeuille des trajets de développement ;
- définir des priorités en concertation avec les équipes internes et le business ;
- procéder à une analyse fonctionnelle pour les demandes de modification ou pour de nouveaux développements ;

op basis van dit goedgekeurde budget, om aan de behoeften van de Business te voldoen. Het volgt ook analytische boekhouding en de inventaris van ICT-goederen op.

ITSO

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

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

SIGI

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

- opstellen van de ICT-strategie in samenwerking met de directeur en in lijn met die van de FOD;
- uitvoeren van markverkenningen en POCs teneinde opportuniteiten voor de FOD te ontdekken;
- begeleiden van business in IT-gerelateerde dossiers;
- verbetering van het bestuur door middel van maturiteitsverhogende initiatieven (organisatie- en overlegstructuren, risicobeheersing, service management,...) en ondersteuning bij audits;
- selecteren, aanpassen en implementeren van markstandaard methodologieën;
- opstarten en begeleiden van trajecten ter verbetering van de informatiebeheersing- en doorstroming.

PMO

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

- «intake» van nieuwe businessvragen;
- beheer van de portfolio van development trajecten;
- prioritering in overleg met de interne teams en de business;
- functionele analyse voor wijzigingsaanvragen of nieuwe ontwikkelingen;

- optimiser l'utilisation des ressources ;
- contrôler les disponibilités des collaborateurs ;
- assurer le suivi des prestations (feuilles de temps) des consultants ;
- élaborer, implémenter et entretenir des outils et méthodologies qui sont applicables ;
- rédiger des rapports sur l'état d'avancement et les adresser aux parties prenantes externes, avec escalades si nécessaire.

Front office

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

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

Back office

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

- installer, gérer, suivre et optimiser le parc de serveurs, le réseau de communication de données et la téléphonie IP ;
- assurer la disponibilité et installer la capacité requise (tant sur site que dans les environnements « cloud » sélectionnés), gérer et optimiser l'environnement de l'infrastructure, les possibilités de stockage central, l'environnement de sauvegarde et les "security appliances" ;
- gérer les salles d'ordinateurs ;
- optimiser les possibilités de communication et de collaboration offertes par les solutions de nos principaux partenaires technologiques (notamment Microsoft 365) ;
- gérer les incidents de deuxième et troisième ligne.

Développement

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

- optimalisering van resourcegebruik;
- opvolging van beschikbaarheden van medewerkers;
- opvolging van prestaties (timesheets) van consultants;
- opstellen, implementeren en onderhouden toepasselijke tools en methodologieën;
- rapportering van status naar externe stakeholders en escalaties indien noodzakelijk.

Front Office

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

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

Back Office

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

- inrichten, beheren, opvolgen en optimaliseren van het serverpark, het datacommunicatienetwerk en de IP-telefonie;
- verzekeren van de beschikbaarheid en de benodigde capaciteit (zowel on-site als in de geselecteerde "cloud"-omgevingen), inrichten, beheren en optimaliseren van de infrastructurele omgeving, de centrale opslagmogelijkheden, de back-upomgeving en de "security appliances";
- het beheer van de computerzalen;
- optimaliseren van de communicatie- en collaboratiemogelijkheden geboden door de oplossingen van onze belangrijkste technologiepartners (in het bijzonder Microsoft 365);
- tweede- en derdelijns incidentmanagement.

Development

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

Architecture

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

ESB

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

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

Quality & Testing

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

- définir des normes de qualité ;
- élaborer des plans de test en concertation avec le business quant aux fonctionnalités et résultats attendus ;
- sélectionner et optimiser les outils de support ;
- automatiser les tests là où c'est opportun ;
- accompagner les utilisateurs pour les « end user acceptance tests » ;
- accompagner les utilisateurs finaux pour les « end user acceptance tests ».

DBBI

L'équipe "databases & business intelligence" est responsable de :

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

Architecture

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

ESB

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

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

Quality & testing

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

- kwaliteitsstandaarden te definiëren;
- testplannen uit te werken in overleg met de business rond de verwachte functionaliteiten en resultaten;
- de ondersteunende tools te selecteren en optimaliseren;
- testen te automatiseren waar opportuun;
- gebruikers te begeleiden in de "end user acceptance tests";
- eindgebruikers te begeleiden bij de "end user acceptance tests".

DBBI

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

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

L'inventorisation des données, ainsi que l'amélioration de la qualité des données et de la gouvernance.

Inventarisatie van data, verbeteren van datakwaliteit en bestuur.

Moyens mis en œuvre

Aangewende middelen

01. Personnel

01. Personeel

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

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	B12022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	13 835	14 608	14 520	14 367	14 186	14 186	14 186	Vastleggingen
Liquidations	13 835	14 612	14 524	14 371	14 190	14 190	14 190	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

AB/BA	En milliers d'euros / In duizenden euro
33 21 01 110003	14 520
33 21 01 110004	2 999
33 22 80 110003	214
33 22 80 110004	124
33 51 01 110003	5 314
33 51 01 110004	83
33 52 01 110003	11 263
33 52 01 110004	909
33 53 01 110003	8 793
33 53 01 110004	439
33 56 01 110003	11 792
33 56 01 110004	1 743
33 21 02 121199	779
33 22 31 121199	1
33 22 80 121199	2
33 52 01 122148	897
TOTAL	59 872

Méthode de calcul de la dépense

Berekeningsmethode van de uitgave

- Basé sur les besoins réels.

- Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

- **CMR 20-10-2021** - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Plateforme d'échange (DGN) : **+90 000 euros** :

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

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques :

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 201 000 euros sur l'A.B. 33 21 01 110003 suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -201 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie sur l'A.B. 33 21 01 110003 en 2021 : -294 000 euros.
Correction technique 2022 : +294 000 euros

Total corrections techniques 2022 : +93 000 euros

Index 1,83 % : +269 000 euros

Compensation dans l'enveloppe globale de personnel du SPF (besoins réels) : -46 000 euros

Economies linéaires : -457 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

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

2022 : +90 000 euros

2023 et années suivantes: +120 000 euros

- **CMR 20-10-2021** - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Platform gegevensuitwisseling (DGS): **+90 000 euro**:

Met het oog op een efficiënte informatie-uitwisseling, betere controle en handhaving van de scheepvaartwetten en verdere verlaging van de administratieve lasten, zal bijkomend ingezet worden op de digitalisering. In het bijzonder zal werk gemaakt worden van de ontwikkeling van een Platform voor gegevens uitwisseling in het kader maritieme beveiliging, verdere uitbouw van het Enig Loket, een app voor de plezier vaart. Verder worden middel en vrijgemaakt voor het uitwerken van een lange termijnvisie voor de munitiestortplaats "Paardenmarkt".

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties:

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 201 000 euro op B.A. 33 21 02 110003 ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -201 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020)
Besparing op de B.A. 33 21 02 110003 in 2021: -294 000 euro.
Technische correctie 2022: +294 000 euros

Totaal technische correcties 2022: +93 000 euro

Index 1,83 %: +269 000 euro

Compensatie in de globale personeelsenveloppe (daadwerkelijke behoeften): -46 000 euro

Lineaire besparingen: -457 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

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

2022 : +90 000 euro

2023 en volgende jaren: +120 000 euro

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Economies sur la fonction publique administrative fédérale :

2022 : -37 000 euros
2023 : -57 000 euros
2024 et années suivantes : -75 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Besparingen op het federaal administratief openbaar ambt:

2022: -37 000 euro
2023: -57 000 euro
2024 et années suivantes: -75 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	2 839	2 956	2 999	2 966	2 933	2 933	2 933	Vastleggingen
Liquidations	2 839	2 956	2 999	2 966	2 933	2 933	2 933	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques :

- 1) CB2021: Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 41 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -41 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -60 000 euros.
Correction technique 2022 : +60 000 euros
Total corrections techniques 2022 : +19 000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties:

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningkredieten worden vermeerderd met 41 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -41 000 euros
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -60 000 euro.
Technische correctie 2022: +60 000 euro
Totaal technische correcties 2022: +19 000 euro

Index 1,83 % : 54 000 euros

Compensation dans l'enveloppe globale de personnel du SPF (besoins réels) : +63 000 euros

Economies linéaires : -93 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

02.Fonctionnement

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

Index 1,83 %: 54 000 euro

Compensatie in de globale personeelsenveloppe (daadwerkelijke behoeften): +63 000 euro

Lineaire besparingen: -93 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

02.Werking

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	40	65	64	63	62	62	62	Vastleggingen
Liquidations	40	65	64	63	62	62	62	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- 1) Contrat conclu avec AG Insurance concernant l'assurance hospitalisation et les soins de santé en faveur des membres du personnel des Services publics fédéraux et des membres de leur famille. Crédits réservés à l'intervention dans les frais de l'assurance collective hospitalisation en faveur du personnel (34 000 euros).
- 2) Œuvres sociales.
Participation aux œuvres sociales prises en charge par le Service Social :
 - Dépenses de fonctionnement du secrétariat, renouvellement du matériel non durable, nettoyage, entretien, réparation des appareils de cuisine (15 000 euros).
 - Intervention dans le prix des repas servis aux agents du SPF par les restaurants ou traiteurs agréés (17 000 euros).

Méthode de calcul de la dépense

- 1) Assurance hospitalisation : 34 000 euros.

Le montant a été ajusté aux besoins.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- 1) Contract afgesloten met AG Insurance betreffende de hospitalisatieverzekering en gezondheidszorg voor de personeelsleden van de Federale Overheidsdiensten en hun familieleden. Krediet bestemd voor de tussenkomst in de kosten van de collectieve hospitalisatieverzekering ten gunste van het personeel (34 000 euro).
- 2) Sociale dienstverlening.
Deelname aan sociale dienstverlening die ten laste is van de Sociale Dienst:
 - Werkingskosten van het secretariaat, vervanging van niet-duurzaam materiaal, schoonmaak, onderhoud, herstelling van keukenapparatuur (15 000 euro).
 - Tussenkomsten in de prijs voor geserveerde maaltijden door erkende restaurants of traiteurs aan de medewerkers van de FOD (17 000 euro).

Berekeningsmethode van de uitgave

- 1) Hospitalisatieverzekering: 34 000 euro.

Het bedrag werd aangepast aan de behoeften.

Augmentation suite à une augmentation du nombre d'affiliés et une augmentation du prix (augmentation de 2020 à 2021 de 4,96 %).

Les coûts de l'assurance hospitalisation augmentent chaque année.

2018 : 26 695 euros

2019 : 27 268 euros

2020 : 28 032 euros

2021 : 29 846 euros pour la facture annuelle globale.

Des règlements mensuels suivront encore en 2021 (500 euros sur base annuelle) en raison de nouvelles connexions.

AG Insurance a annoncé fin 2020 une augmentation de **4,96 %** des primes pour l'assurance hospitalisation pour 2021 pour la formule de base.

Nous prenons en compte la même augmentation de prix pour 2022.

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

$29\,846 + 500 = 30\,346$ euros $\times 1,05\%$
(augmentation nombre d'affiliés) $\times 1,0496\%$
(augmentation du prix) = 33 444 euros
(34 000 euros).

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

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -1 000 euros

Correction technique 2022 : +1 000 euros

Index : 1,8 % : +1 000 euros

Compensation : -1 000 euros

Economies linéaires : -2 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Verhoging ten gevolge van de verhoging van het aantal aangeslotenen en een verhoging van de prijs (stijging van 2020 naar 2021 met 4,96%).

De kosten voor de hospitalisatieverzekering verhogen ieder jaar.

2018: 26 695 euro

2019: 27 268 euro

2020: 28 032 euro

2021: 29 846 euro voor de globale jaarlijkse factuur.

Er volgen voor 2021 nog maandafrekeningen (500 euro op jaarbasis) ten gevolge van nieuwe aansluitingen.

AG Insurance kondigde eind 2020 een stijging van de premies voor de hospitalisatieverzekering voor 2021 aan voor de basisformule met **4,96 %**.

We houden rekening met eenzelfde prijsstijging voor 2022.

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

$29\,846 + 500 = 30\,346$ euro $\times 1,05\%$ (verhoging aantal aangeslotenen) $\times 1,0496\%$ (prijsverhoging) = 33 444 euro (34 000 euro).

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -1 000 euro

Technische correctie 2022: +1000 euro

Index: 1,8 %: +1 000 euro

Compensatie: -1 000 euros

Lineaire besparingen: -2 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	3 538	5 474	5 477	5 233	4 978	4 977	4 977	Vastleggingen
Liquidations	3 563	6 141	6 177	5 858	5 617	5 616	5 616	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**Les services de la Présidente**

Pilotage de l'organisation notamment dans les aspects de sécurité de l'information, de contrôle interne, de gestion de crise et de suivi de la gestion des projets. Ces domaines seront abordés de manière intégrée et transversale, conformément aux lignes stratégiques du nouveau contrat d'administration en cours de finalisation en 2020 et pour les 3 années à venir.

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

Contrôle interne

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

Cellule de crise et officier de sécurité

- AR du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence ;
- AR du 1^{er} mai 2016 portant fixation du plan d'urgence national relatif à l'approche d'une prise d'otage terroriste ou d'un attentat terroriste ;
- AR du 28 novembre 2006 portant exécution de la loi du 10 juillet 2006 relative à l'analyse de la

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**Diensten van de Voorzitter**

Aansturing van de organisatie, met name op het gebied van informatieveiligheid, interne controle, crisisbeheer en het bewaken van het projectbeheer. Deze gebieden zullen in overeenstemming met de beleidslijnen van de nieuwe beheersovereenkomst die in 2020 en voor de komende 3 jaar wordt afgerond, op een geïntegreerde en transversale manier worden benaderd.

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

Interne controle

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

Crisiscel en veiligheidsofficier

- KB van 31 januari 2003 betreffende de noodplanning;
- KB van 01 mei 2016 tot vaststelling van het nationaal noodplan betreffende de aanpak van een terroristische gijzelneming of terroristische aanslag;
- KB van 28 november 2006 tot uitvoering van de wet van 10 juli 2006 betreffende de analyse van

menace ;

- décision du Conseil des ministres du 28 juin 2019 : gestion de crise au sein de l'Union européenne et de l'OTAN : création d'une cellule de gestion [l'International Crisis Centre (ICC) au sein du CGCCR] ;
- AR du 02 juin 2015 portant création du Comité stratégique et du Comité de coordination du renseignement et de la sécurité ;
- contribution transversale aux travaux dans le cadre de la mise en œuvre :
 - de la loi du 1^{er} juillet 2011 relative à la sécurité et à la protection des infrastructures critiques ;
 - de l'A.R. du 02 décembre 2011 concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien ;
 - du projet de loi transposant la directive européenne 2016/1148 concernant la sécurité des réseaux et des systèmes d'information ;
- loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité ;
- loi du 03 septembre 2015 portant assentiment à l'Accord entre les États-membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, relatif à la protection des informations classifiées échangées dans l'intérêt de l'Union européenne, fait à Bruxelles le 25 mai 2011.

Service Juridique

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

Le budget de 1 090 000 euros/an prévu pour 2022 et les années suivantes, qui est le même que les années précédentes, est nécessaire pour payer les frais et honoraires des avocats, huissiers, experts,... qui sont consultés pour des conseils ou des interventions dans les procédures juridiques ((pré-)contentieuses) actuelles et nouvelles.

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

- Problématique des couloirs aériens de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- Nouvelle réglementation européenne sur les drones ;
- Formation auprès de l'institution BFS ;
- Projet parc éolien au large de Dunkerque ;

de dreiging ;

- beslissing van de Ministerraad van 28 juni 2019: Crisismanagement in de Europese Unie en in de NAVO: oprichting van een management cel [het zogenaamde International Crisis Centre (ICC) op het CGCCR];
- KB van 02 juni 2015 betreffende het Strategisch Comité en Coördinatiecomité voor inlichting en veiligheid ;
- werkt transversaal mee aan de werkzaamheden in het kader van de uitvoering van:
 - wet van 01 juli 2011 betreffende de beveiliging en de bescherming van de kritieke infrastructuur;
 - KB van 02 december 2011 betreffende de kritieke infrastructuur in de deelsector van het luchtvervoer;
 - ontwerp van wet die de Europese Richtlijn 2016/1148 betreffende de beveiliging van netwerken en informatiesystemen omzet;
- wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen, veiligheidsattesten en veiligheidsadviezen;
- wet van 03 september 2015 houdende instemming met de Overeenkomst tussen Lidstaten van de Europese Unie in het kader van de Raad bijeen, betreffende de bescherming van in het belang van de Europese Unie uitgewisselde gerubriceerde informatie gedaan te Brussel op 25 mei 2011.

Juridische Dienst

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

Het voor 2022 en de daaropvolgende jaren voorziene budget van 1 090 000 euro/jaar, dat hetzelfde is als de voorgaande jaren, is noodzakelijk om de kosten en ereloonstaten te betalen van advocaten, gerechtsdeurwaarders, experten,... die worden geraadpleegd voor advies of tussenkomst in lopende en nieuw in te stellen juridische ((pre)geschillen)procedures.

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

- Problematiek van de vliegroutes van de luchthaven Brussel-Nationaal;
- De nieuwe Europese reglementering inzake drones;
- Opleiding bij de instelling BFS;
- De plannen windmolenpark voor de kust van Duinkerke;

- Dossier « Flinterstart » ;
- Augmentation du nombre de litiges relatifs aux amendes administratives ;
- Litiges liés au statut des fonctionnaires ;
- Dossiers de contentieux très spécifiques ;
- ...

Protection des données et sécurité de l'information

- règlement général sur la protection des données (RGPD), plus connu sous le nom de « General Data Protection Regulation (GDPR) », UE 2016/679 ;
- loi du 30 juillet 2018 relative à la protection des personnes physiques à l'égard des traitements de données à caractère personnel ;
- Arrêté royal du 17 mars 2013 relatif aux conseillers en sécurité institués par la loi du 15 août 2012 relative à la création et à l'organisation d'un intégrateur de services fédéral.

Traductions

- Lois coordonnées du 18 juillet 1966 sur l'emploi des langues en matière administrative.

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

2. Traduction du nouveau site internet. Outre les pages FR et NL, il convient de prévoir un budget traduction pour une partie du site en anglais du fait du caractère international du transport. Par ailleurs, et conformément à la réglementation, il faut aussi prévoir une traduction des pages en allemand.

Communication

Interne

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

Externe

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

La Communication lancera de nouvelles initiatives en matière de *Corporate communication* et d'*Employer branding*.

Un budget de maintenance du nouveau site internet doit être inclus.

La communication via réseaux sociaux (facebook) doit également être prévue en langue allemande.

- Dossier "Flinterstar";
- De stijging van het aantal geschillen inzake door de administratieve boetes;
- Geschillen inzake het Ambtenarenstatuut;
- Geschillendossiers heel specifieke;
- ...

Gegevensbescherming en informatieveiligheid

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

- wet van 30 juli 2018 betreffende de bescherming van natuurlijke personen met betrekking tot de verwerking van persoonsgegevens;

- Koninklijk besluit van 17 maart 2013 betreffende de veiligheidsadviseurs ingevoerd door de wet van 15 augustus 2012 houdende oprichting en organisatie van een federale dienstenintegrator

Vertalingen

- Gecoördineerde wetten van 18 juli 1966 op het gebruik van de talen in bestuurszaken).

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

2. vertaling van de nieuwe website. Naast de FR- en NL-pagina's is een vertaalbudget nodig voor een deel van de site in het Engels, vanwege het internationale karakter van het vervoer. Bovendien moet, overeenkomstig de voorschriften, ook een vertaling van de Duitse bladzijden worden gepland.

Communicatie

Intern

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

Extern

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

De Dienst Communicatie zal nieuwe initiatieven lanceren op het gebied van *Corporate communication* en *Employer branding*.

Er moet een onderhoudsbudget voor de nieuwe website worden opgenomen.

Communicatie via sociale netwerken (facebook) moet ook in het Duits worden gepland.

Etudes

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

AGENA

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

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

Terminaux et e-Payment**1) Paiement en ligne**

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

2) Terminaux de paiement

En septembre 2020, le SPF Mobilité a conclu un nouveau contrat avec bpost. Dans ce contrat, bpost met à disposition des Services Publics Fédéraux des terminaux de paiement en partenariat avec les firmes Payworld et SIX. Les frais liés aux différentes connexions (électrique, télécom,...), aux consommables pour les imprimantes et les frais liés à l'utilisation non-adéquate du terminal sont à la charge du SPF. bpost prend en charge les frais de mise à disposition du terminal et les frais liés aux transactions. Cela implique que les coûts pour les terminaux de paiement vont diminuer pour le SPF Mobilité.

DIVERS

Crédits destinés à couvrir les dépenses imprévues relatives à la gestion du SPF ; soit à la demande d'une direction, d'une direction générale ou de la cellule

Studies

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

ABEGEL

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

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

Terminals en e-Payment**1) Online betaling**

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

2) Betaalterminals

In september 2020 heeft de FOD Mobilité een nieuw bpost-contract gesloten. In dit contract stelt bpost, in samenwerking met de firma's Payworld en SIX, betaalterminals ter beschikking van de Federale Overheidsdiensten. De kosten voor de verschillende aansluitingen (elektriciteit, telecom,...), voor de verbruiksartikelen voor de printers, en de kosten in verband met het oneigenlijke gebruik van de terminal zijn ten laste van de FOD. bpost draagt de kosten voor de terbeschikkingstelling van de terminal en de kosten in verband met de transacties. Dit betekent dat de kosten voor de betaalterminals voor de FOD Mobilité zullen dalen.

DIVERS

Kredieten om de onverwachte uitgaven in verband met het beheer van de FOD te dekken; hetzij op verzoek van een directie, van een directoraat-generaal of van

stratégique.

Les crédits de liquidation sont prévus pour couvrir les encours.

LOGISTIQUE

EMAS

- 9 OCTOBRE 2014. - Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 22 septembre 2004 portant création des cellules de développement durable au sein des services publics fédéraux, des services publics fédéraux de programmation et du Ministère de la Défense.
- Règlement UE -EMAS – 2017/1505 du 28 août 2017.
- 14 JUIN 2018. - Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale relatif au Plan Local d'Action pour la Gestion énergétique (PLAGE).
- 7 NOVEMBRE 2018. - Arrêté ministériel fixant les échelles d'effort dans le cadre de la détermination de l'objectif chiffré du PLAGE p90663.
- 7 NOVEMBRE 2018. - Arrêté ministériel fixant les modalités et les conditions de la procédure en cas de mise en œuvre d'un système équivalent au PLAGE p90668.

Cellule Développement durable – EMAS – REGISTRATIE (AUDIT) :

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

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

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

LOGISTIQUE

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

- L'accueil (réception et téléphone)
- La gestion et l'exploitation des bâtiments

de Beleidscel.

Er worden vereffeningskredieten voorzien om de uitstaande bedragen te dekken.

LOGISTIEK

EMAS

- 9 OKTOBER 2014. - Koninklijk besluit houdende wijziging van het koninklijk besluit van 22 september 2004 houdende oprichting van cellen duurzame ontwikkeling in de federale overheidsdiensten, de programmatorische federale overheidsdiensten en het Ministerie van Landsverdediging.
- EU-EMAS-verordening - 2017/1505 van 28 augustus 2017.
- 14 JUNI 2018. - Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering betreffende het Plan voor Lokale Actie voor het Gebruik van Energie (PLAGE).
- 7 NOVEMBER 2018. - Ministerieel besluit tot vaststelling van de inspanningsschalen in het kader van de bepaling van de becijferde doelstelling van het PLAGE p90663.
- 7 NOVEMBER 2018. - Ministerieel besluit tot vaststelling van de uitvoeringsbepalingen en voorwaarden van de procedure in het geval van de uitvoering van een systeem dat gelijkwaardig is aan het PLAGE p90668.

Cel Duurzame Ontwikkeling – EMAS – REGISTRATIE (AUDIT) :

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

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

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

LOGISTIEK

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

- Het onthaal (receptie en telefoon)
- Het beheer en de exploitatie van de gebouwen

- L'aménagement des lieux de travail et l'organisation des déménagements
- Le contrôle et la sécurisation des accès aux bâtiments
- La gestion des biens de consommation
- La gestion des fournitures de bureau
- La gestion de l'entretien et de l'hygiène
- La distribution du courrier et la gestion du transport de biens
- La gestion de la reprographie
- La gestion du transport de personnes
- La gestion des salles de réunion
- L'organisation d'événements

- De inrichting van de werkplekken en de organisatie van de verhuizingen
- De controle en de beveiliging van de toegang tot de gebouwen
- Het beheer van de verbruiksartikelen
- Het beheer van de kantoorbenodigdheden
- Het beheer van het onderhoud en van de hygiëne
- De postverdeling en het beheer van het vervoer van goederen
- Het beheer van de reprografie
- Het beheer van het vervoer van personen
- Het beheer van de vergaderzalen
- De organisatie van evenementen

Le Service d'encadrement Personnel et Organisation

1. Arrêté Royal du 11 mars 2005 portant création d'un service commun pour la prévention et la protection au travail pour certains services publics fédéraux (SLA du 30.05.2005 avec Santé publique).
 2.
 - Chapitre X "Accueil et formation" de l'A.R. du 19 novembre 1998 relatif aux congés et aux absences accordés aux membres du personnel des administrations de l'État.
 - A.R. du 26 septembre 1994 portant réforme de diverses dispositions réglementaires applicables aux agents de l'État (notamment art. 8, 1^{er} alinéa droit à la formation continue et art.11, § 3 obligation de se tenir au courant des évolutions).
 - A.R. du 24 septembre 2013 relatif à l'évaluation dans la fonction publique fédérale.
 - Le code du bien-être au travail.
 3.
 - A.R. du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
 4. L'utilisation des crédits pour le recrutement est conforme à l'objectif du contrat d'administration en matière de développement de l'identité et de l'image du SPF.
 5.
 - L'arrêté royal du 7 décembre 2018 relatif à l'application du travail intérimaire dans certains services fédéraux, dans les entreprises publiques et HR rail en exécution de l'article 48 de la loi du 24 juillet 1987 sur le travail temporaire, le travail intérimaire et la mise de travailleurs à la disposition des clients utilisateurs.
1. Conformément à la législation existante en matière du bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail, il y a lieu :

Stafdienst Personeel en Organisatie

1. Koninklijk besluit van 11 maart 2005 tot oprichting van een gemeenschappelijke dienst voor preventie en bescherming op het werk voor sommige federale overheidsdiensten (SLA van 30.05.2015 met Volksgezondheid).
 2.
 - Hoofdstuk X "Opvang en opleiding" van het K.B. van 19 november 1998 betreffende de verlopen en afwezigheden toegestaan aan de personeelsleden van de Rijksbesturen.
 - K.B. van 26 september 1994 houdende hervorming van verscheidene verordeningsbepalingen die toepasselijk zijn op het rijkspersoneel (bijzonder art. 8, 1^o lid houdende het recht op voortgezette opleiding en art.11, § 3 plicht tot bijscholing).
 - K.B. van 24 september 2013 betreffende de evaluatie in het federaal openbaar ambt.
 - De codex over het welzijn op het werk.
 3.
 - K.B. van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
 4. De benutting van de kredieten voor rekrutering sluit aan bij de doelstelling uit de bestuursovereenkomst met betrekking tot het ontwikkelen van de identiteit en het imago van de FOD.
 5.
 - K.B. van 7 december 2018 betreffende de toepassing van uitzendwerk in bepaalde federale diensten, overheidsbedrijven en HR Rail overeenkomstig artikel 48 van de wet van 24 juli 1987 betreffende uitzendwerk, uitzendarbeid en terbeschikkingstelling van werknemers aan gebruikers.
1. Ingevolge de bestaande wetgeving op het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk dienen regelmatig:

○ d'organiser des examens médicaux préventifs des travailleurs ; ○ de contrôler les lieux de travail ; ○ d'émettre des avis sur les maladies professionnelles et les troubles liés au travail ; ○ d'offrir un support multidisciplinaire en matière de sécurité du travail, d'hygiène et de sécurité de l'entreprise, d'ergonomie et des aspects psychosociaux au travail, comme la violence, le harcèlement moral et le harcèlement sexuel au travail.	○ preventieve medische onderzoeken te worden verricht bij werknemers; ○ werkplaatsen te worden gecontroleerd; ○ adviezen te worden uitgebracht over beroepsziekten en werkgerelateerde aandoeningen; ○ multidisciplinaire bijstand te worden verleend inzake arbeidsveiligheid, bedrijfshygiëne en -veiligheid, ergonomie en psychosociale aspecten van arbeid zoals geweld, pesten en ongewenst seksueel gedrag op het werk.
2. Crédit destiné à toutes les initiatives portant sur le développement professionnel des agents du SPF Mobilité et Transports :	2. Krediet bestemd voor alle initiatieven gericht op de professionele ontwikkeling van de personeelsleden van de FOD Mobiliteit en Vervoer:
2.1 Projets de formation pour élargir les connaissances professionnelles et les compétences génériques des agents : 240 000 euros : • formations de compétences fonctionnelles ; • formations de compétences techniques ; • formations renforcement des compétences ; • formations informatiques ; • participations à des congrès, séminaires, journées d'étude ; • formations individuelles ; • formation sur le bilinguisme ; • ...	2.1 Opleidingsprojecten om de vakkennis en de generieke competenties van de personeelsleden te verhogen: 240 000 euro: • functie gebonden vaardigheden opleidingen; • vaktechnische opleidingen; • opleidingen versterking van de competenties; • ICT-opleidingen; • deelname aan congressen, seminars en studiedagen; • individuele opleidingen; • opleidingen over tweetaligheid; • ...
2.2 Projets stratégiques du SPF 45 000 euros : • accompagnement des réorganisations internes ; • formations et autres actions de développement au soutien de la réalisation du contrat d'administration et du plan d'administration ; • formation et orientation pour développer « New Ways of Work », entre autres concernant le leadership et le travail à distance ; • renforcer les compétences de sécurité et de sûreté au sein du SPF ; • renforcer la gestion des connaissances et des compétences à travers des projets d'intelligence collective et de facilitation.	2.2 Strategische projecten van de FOD 45 000 euro: • begeleiding van interne reorganisaties; • opleidingen en andere ontwikkelingsacties ter ondersteuning van de realisatie van de bestuursovereenkomst en het bestuursplan; • opleiding en begeleiding bij het verder ontwikkelen "New Ways of Work", onder andere in verband met leiderschap en werken van op afstand; • versterken van de competenties inzake beveiliging en veiligheid binnen de FOD; • versterken van kennis- en competentiebeheer via projecten inzake collectieve intelligentie en facilitering.
2.3 Autres activités dans le cadre du développement du personnel 57 000 euros : • formations dans des universités ou des hautes écoles dans le cadre de la promotion au niveau A ; • participation à des conférences, des séminaires et des journées d'étude ; • formation individuelle et formation pour petits groupes ; • achat de documentation, d'adhésion et de matériel éducatif et de logiciels didactiques.	2.3 Andere activiteiten in het kader van ontwikkeling van het personeel 57 000 euro: • opleidingen aan universiteiten of hogescholen in het kader van de bevordering naar niveau A; • deelname aan congressen, seminars en studiedagen; • individuele opleidingen en opleidingen voor kleine groepen; • aankoop van documentatie, lidmaatschappen en ondersteunend didactisch materiaal en software.

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

3. Crédit destiné au :

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

4. Pour 2022, un certain nombre de recrutements sont prévus pour des emplois critiques ou des fonctions pour lesquelles il existe une forte concurrence sur le marché du travail : médecins, ingénieurs, agents de sécurité, avocats et techniciens.

Pour le recrutement du personnel contractuel, tous les services publics fédéraux doivent tirer parti de cette base de données centralisée des candidatures. Ce service est payant. Consultation pour 1 emploi = 600 euros :

- Publications diverses dans le cadre d'un recrutement spécifique.
- Recours à des entreprises externes pour la diffusion numérique des offres d'emploi.
- Participation à des foires d'emploi.
- Base de données SELOR.
- Faire appel à des conseils externes dans le cadre d'employer branding

5. Au cours des mois de janvier et février le SE P&O aimerait faire appel à des travailleurs intérimaires (Référence FORCMS-INTERIM-124 TOFA 113). A chaque fois 3 personnes (2 NL et 1F) pendant 8 semaines au total par personne et cela pour la distribution des tickets gratuits SNCB. Le budget estimé (21 000 euros) a été calculé sur base du formulaire ajouté dans le TOFA.

Méthode de calcul de la dépense

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

3. Krediet bestemd voor:

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

4. Voor 2022 worden er een aantal aanwervingen voorzien voor knelpuntberoepen of functies waarvoor sterke concurrentie op de arbeidsmarkt bestaat: artsen, ingenieurs, veiligheidsfuncties, juristen en technici.

Voor de aanwerving van contractuele personeelsleden dienen alle Federale Overheidsdiensten te putten uit deze gecentraliseerde databank met kandidaturen. Deze dienst is betalend. Consultatie voor 1 vacature = 600 euro:

- Diverse publicaties in het kader van specifieke wervingen.
- Beroep doen op externe firma's voor digitale verspreiding van vacatures.
- Deelname aan beurzen.
- Databank SELOR.
- Beroep doen op externe consultancy in het kader van employer branding

5. In de maanden januari en februari zou de SD P&O een beroep willen doen op interimarbeid (Referentie FORCMS-INTERIM-124 TOFA 113). Telkens 3 personen (2 NL en 1 F) gedurende 8 weken in totaal per persoon en dit voor de verdeling van de gratis ticketten van de NMBS. Het geraamde budget (21 000 euro) werd berekend op basis van het toegevoegde formulier in de TOFA.

Berekeningsmethode van de uitgave

[illegible]

Terminaux et e-Payment et Carte de paiement/ Terminals en e-Payment en Betaalkaart	15	15	15	15	15	15	15	15	15	15
Traduction/Vertaling	38	38	38	38	38	38	38	38	38	38
Traduction Web vert.	90	90	-	-	-	-	-	-	-	-
Cell. Présid./Voorz. Cell	402	402	402	402	402	402	402	402	402	402
Etudes/Studies	411	411	411	411	411	411	411	411	411	411
Divers	104	745	165	805	165	805	165	805	165	805
Coaching de 2 experts EASA/Coaching van 2 deskundigen EASA		60								
AGENA	743	742	743	742	743	742	743	742	743	742
Communication/Com .	60	60	50	50	50	50	50	50	50	50
TOTAL CFC	2.953	3.653	2.914	3.553	2.914	3.553	2.914	3.553	2.914	3.553
Dépenses COVID-19 Uitgaven	60	60	60	60	60	60	60	60	60	60
Vêtements de travail/ Werkkleding	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Plantes dépolluantes/ planten ontsmetten	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Fruit	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
EMAS (audit)	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
Renforcement DGTA/ Versterking DGLV			14		14	14	14	14	14	14
Autres dépenses/ andere uitgaven	2.151	2.151	2.151	2.151	2.151	2.151	2.151	2.151	2.151	2.151
TOTAL LOG TOTAAL	2.306	2.306	2.320	2.306	2.320	2.320	2.320	2.320	2.320	2.320
Formation/ Opleiding	362	362	362	362	362	362	362	362	362	362
Mission à l'étranger buitenlandse zendigen	47	47	47	47	47	47	47	47	47	47
Recrutement/Werving	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
Emploi intérimaire/ Interimarbeid	21	21	21	21	21	21	21	21	21	21
EMPREVA (prévention)/ EMPREVA (Preventie)	106	106	106	106	106	106	106	106	106	106
TOTAL P&O TOTAAL	566	566	566	566	566	566	566	566	566	566
TOTAL - TOTAAL	5.825	6.525	5.800	6.425	5.800	6.439	5.800	6.439	5.800	6.439
ECONOMIES /BESPARINGEN	-348	-348	-567	-567	-822	-822	-823	-823	-823	-823
TOTAL APRES ECONOMIES TOTAAL NA BESPARINGEN	5.477	6.177	5.233	5.858	4.978	5.617	4.977	5.616	4.977	5.616

Pilotage : 401 300 euros

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

Aansturing: 401 300 euro

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

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

Le nombre de jours-homme est estimé à 320/an avec un coût estimé à 1 000 euros/jour hors TVA. (320 000 euros + 67 200 euros TVA = **387 200 euros**).

En matière de gestion des risques, une nouvelle structure a été mise en place en 2021, année durant laquelle une méthodologie est définie. Pour 2022, nous passerons à une seconde étape, conformément au Contrat d'administration. 11 domaines représentant différents risques ont été identifiés. Il convient aussi d'analyser les risques en matière de RGPD et business continuity plan.

- on doit organiser une structure RGPD et établir un plan d'action global RGPD pour le SPF. Ce projet doit notamment couvrir l'aspect gestion des risques de cette matière ;
- développer une vision cohérente et coordonner des risques au niveau des directions générales/services d'encadrement et assurer un rapportage centralisé ;
- développer un monitoring intégré et croisé des recommandations d'audits tant nationaux, qu'internationaux.

Coût estimé : 130 000 euros

En matière de gestion de projets, l'étude d'opportunité est lancée en 2021 et devra être suivie en 2022 d'une implémentation soit centralisée ou décentralisée en fonction des résultats de l'étude d'opportunité. Elle devra être accompagnée d'un système de suivi et rapportage, tout en intégrant les outils de gestion (software) et formation des collaborateurs.

Budget estimé : 150 000 euros

En matière de sûreté, sécurité, nous aurons défini en 2021 une vision de la sûreté au niveau du SPF. Pour 2022, il convient de mettre en place la méthodologie de travail, l'organisation inter départementale, assurer la formation opérationnelle de cette vision.

Budget estimé : 105 000 euros.

En outre, en matière de sûreté, nous aurons :

- Bleu light Mobile : **1 100 euros**
- Matériel sécurité mise en ordre BINII et procédures sécurité : **6 000 euros**

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

Het aantal mandagen wordt geraamd op 320/jaar met een geraamde kost van 1 000 euro/dag excl BTW. (320 000 euro + 67 200 euro BTW = **387 200 euro**).

Op het gebied van risicobeheer is in 2021 een nieuwe structuur opgezet, in het kader waarvan een methodologie wordt vastgesteld. Voor 2022 gaan we over naar een tweede fase, overeenkomstig de bestuursovereenkomst. Er zijn 11 gebieden met verschillende risico's vastgesteld. Ook de risico's in verband met de GDPR en het business continuity plan moeten worden geanalyseerd.

- er moet een GDPR-structuur worden opgezet en een algemeen GDPR-actieplan voor de FOD worden opgesteld. Dit project moet het risicobeheersingsaspect van deze aangelegenheid omvatten;
- een coherent en gecoördineerd beeld van de risico's op het niveau van de directoraten-generaal/stafdiensten ontwikkelen en zorgen voor gecentraliseerde rapportage;
- ontwikkeling van een geïntegreerde en kruislingse monitoring van zowel nationale als internationale auditaanbevelingen.

Geraamde kosten: 130 000 euro

Wat het projectbeheer betreft, zal de opportuniteitsstudie in 2021 van start gaan en moet zij in 2022 worden gevolgd door een gecentraliseerde of gedecentraliseerde uitvoering, afhankelijk van de resultaten van de opportuniteitsstudie. Het zal vergezeld moeten gaan van een toezicht- en rapportagesysteem, met integratie van beheersinstrumenten (software) en opleiding van het personeel.

Geraamde begroting: 150 000 euro

Wat veiligheid en beveiliging betreft, zullen wij tegen 2021 een visie op veiligheid op het niveau van de FOD hebben vastgesteld. Voor 2022 moeten de werkmethode, de interdepartementale organisatie en de operationele opleiding van deze visie tot stand worden gebracht.

Geraamde begroting: 105 000 euro.

Bovendien, in termen van veiligheid, zullen we hebben:

- Blue light Mobile: **1 100 euro**
- Veiligheidsuitrusting voor BINII en veiligheidsprocedures: **6 000 euro**

- Dépenses expert OTAN : **7 000 euros** (basé sur une année « normale »)

Service juridique : 1 090 000 euros

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

Traductions : 128 000 euros

1. Bureau de traduction externe : **38 000 euros** récurrents en engagements et liquidations.
2. Traduction nouveau site internet : **90 000 euros**.

Communication : 60 000 euros

- développement de nouveau matériel vidéo : 10 000 euros ;
- campagnes de médias sociaux sponsorisées : 7 000 euros ;
- organisation d'événements d'entreprise du SPF (tels que des conférences (de presse), des journées portes ouvertes et d'autres activités) : 5 000 euros ;
- imprimés (affiches, brochures, rapports, dépliants,...) : 5 000 euros ;
- matériel promotionnel (dans le cadre de salons et autres événements) : 5 000 euros ;
- achat de matériel visuel (bases de données d'images "à la Shutterstock") : 1 000 euros ;
- financement des abonnements annuels pour les outils de communication au service du SPF : 3 000 euros ;
- abonnement annuel à la base de données de presse en ligne GoPress : 14 000 euros ;
- maintenance nouveau site internet : 5 000 euros ;
- traduction de pages Facebook en allemand : 5 000 euros.

Études : 411 000 euros

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

AGENA : 743 000 euros

Terminaux et e-Payment : 14 500 euros

L'estimation est basée sur le nombre de transactions à réaliser. Le nombre de transactions est calculé sur

- Kosten voor NAVO-deskundigen: **7 000 euro** (op basis van een "normaal" jaar).

Juridische Dienst: 1 090 000 euro

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

Vertalingen: 128 000 euro

1. Extern vertaalbureau: **38 000 euro** recurrent in vastleggingen en vereffeningen.
2. Vertaling nieuwe Website: **90 000 euro**.

Communicatie: 60 000 euro

- ontwikkeling van nieuw videomateriaal: (10 000 euro);
- gesponsorde social mediacampagnes: 7 000 euro;
- de organisatie van corporate evenementen FOD (zoals (pers)conferenties, opendeurdagen en andere activiteiten): 5 000 euro;
- drukwerk (affiches, brochures, rapporten, flyers,...): 5 000 euro;
- promomateriaal (ter ondersteuning bij e.a. beurzen): 5 000 euro;
- de aankoop van beeldmateriaal (beelddatabanken "à la Shutterstock"): 1 000 euro;
- het bekostigen van jaarabonnements voor communicatie tools ten dienste van de FOD: 3 000 euro;
- jaarabonnement online persdatabank GoPress: 14 000 euro;
- onderhoud van de nieuwe website: 5 000 euro;
- vertaling van Facebook-pagina's in het Duits: 5 000 euro.

Studies: 411 000 euro

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

AGENA: 743 000 euro

Terminals en e-Payment: 14 500 euro

De raming is gebaseerd op het aantal uit te voeren transacties. Het aantal transacties wordt berekend op

base des transactions effectuées pour les différentes recettes encaissées en 2019 et 2020. Le nombre de transactions va augmenter énormément parce que la plupart des clients des services opérationnels du SPF Mobilité ont utilisé le module de paiement en ligne en 2020. En 2021, les coûts pour les terminaux vont diminuer, seuls les frais secondaires vont encore être pris en charge par le SPF.

Par ailleurs, le nouveau contrat conclu pour la plateforme d'e-payment offre une grille tarifaire beaucoup plus avantageuse.

Cela a donné l'estimation suivante à partir de 2021 :
12 500 euros pour le module E-Payment.
2 000 euros pour les terminaux de paiement de bpost (Payworld, Six).

Carte de paiement : 1 000 euros

Coaching de 2 experts EASA

Liquidation 2022 : 60 000 euros

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

- Restructuration de la DGTA :
 - Coaching de deux experts de l'EASA.

DIVERS :

Ajusté en fonction des besoins du SPF

LOGISTIQUE : 2 306 000 euros

Ces dépenses sont habituellement regroupées comme suit :

1. Frais d'occupation des bâtiments, d'entretien ou de sécurisation : **788 800 euros.**
2. Location et entretien des machines, mobiliers et matériels : **94 200 euros.**
3. Dépenses liées aux collectes et enlèvement déchets en vue de leur recyclage ou valorisation : **47 000 euros .**
4. Frais d'affranchissement : **260 000 euros.**
5. Ouvrages, abonnements, publications juridiques et diverses : **47 000 euros.**
6. Frais de nettoyage des locaux, des vitres, et fourniture de produits de nettoyage : **138 500 euros.**
7. Dépenses d'assistance et d'assurance des véhicules, ainsi que les frais d'entretien, de remplacement des pneus,... à l'exception des frais de carburant : **70 000 euros.**

basis van de transacties die voor de verschillende ontvangsten geïnd in 2019 en 2020. Het aantal transacties zal enorm toenemen omdat de meeste klanten van de operationele diensten van de FOD Mobilité in 2020 gebruik zullen maken van de online betaalmodule. In 2021 zullen de kosten voor de terminals dalen, alleen de secundaire kosten zullen nog door de FOD worden gedragen.

Bovendien biedt het nieuwe contract voor het e-paymentsplatform een veel aantrekkelijkere prijsstructuur.

Vanaf 2021 levert dit de volgende raming op:
12 500 euro voor de module e-Payment.
2 000 euro voor de betaalterminals van bpost (Payworld, Six).

Betaalkaart: 1 000 euro

Coaching van 2 deskundigen EASA

Liquidation 2022: 60 000 euro

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Naar aanleiding van de tekortkomingen en niet-conformiteiten die bij diverse audits van het EASA met het DGLV aan het licht zijn gekomen, zullen de volgende acties en initiatieven worden uitgevoerd:

- Herstructurering van het DGLV:
 - Coaching van twee deskundigen van het EASA.

DIVERS:

Aangepast aan de behoeften van de SPF

LOGISTIEK: 2 306 000 euro

Deze uitgaven worden doorgaans als volgt gegroepeerd:

1. Bezettings-, onderhouds- of beveiligingskosten van de gebouwen: **788 800 euro.**
2. Huur en onderhoud van machines, meubilair en materiaal: **94 200 euro.**
3. Uitgaven in verband met de inzameling en ophaling van afval met het oog op de recycling of het hergebruik ervan: **47 000 euro.**
4. Frankeerkosten: **260 000 euro.**
5. Naslagwerken, abonnementen, juridische en diverse publicaties: **47 000 euro.**
6. Kosten voor de schoonmaak van lokalen en ramen, en de levering van schoonmaakproducten: **138 500 euro.**
7. Uitgaven voor bijstand aan en verzekering van de voertuigen, evenals de kosten voor het onderhoud, de vervanging van de banden,... met uitzondering van de brandstofkosten:

8. Matériel de bureau, papier et travaux d'impression : **151 000 euros.**
9. Impôts, rétributions, cotisation Reprobel : **15 000 euros.**
10. Vêtements de travail : **30 000 euros.**
11. Divers : menues dépenses autorisées, dépenses pour fournitures diverses, frais de restauration pour réunions et événements, frais pour organisation d'activités & teambuilding, frais d'organisation de la réception de nouvel an, réparations, commandes de boissons chaudes, petites caisses, etc. : **152 500 euros.**
12. Distribution d'électricité pour l'ensemble des bâtiments occupés : **330 000 euros.**
13. Distribution de gaz pour l'ensemble des bâtiments occupés : **60 000 euros.**
14. Distribution d'eau pour l'ensemble des bâtiments occupés : **32 000 euros.**
15. Carburants pour véhicules : **35 000 euros.**
16. Dépenses de lutte contre la pandémie covid 19 : **50 000 euros.**
17. EMAS : **5 000 euros.** En 2020 un nouveau cycle (3 ans) de certification EMAS a débuté. Les audits externes ont été attribués via un contrat cadre prévu par la Centrale de Marchés pour Services fédéraux.

P&O : 566 000 euros

1. Le SLA qui a été conclu prévoit un montant fixe par travailleur pour tous les services publics fédéraux affiliés.
Les dépenses pour 2021 s'élèveront à 96 309 euros (65,78 euros pour les obligations de base et la médecine du travail et de 21,22 euros par travailleur pour les aspects psychosociaux et cela pour 1107 membres de personnel). Nous tenons compte d'une augmentation du nombre d'employés de 1107 à 1140 et d'une augmentation des prix de 5% (identique à l'augmentation des prix de 2020 à 2021).
 $87 \text{ euros} \times 5\% \times 1140 = 104\,139 \text{ euros}$ arrondis à 105 000 euros
1 000 euros sont prévus pour le coût des vaccinations/inoculations du personnel envoyé dans des zones à risque.

Total : 106 000 euros

2. Formations :

Calcul :

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

70 000 euro.

8. Kantoorbenodigdheden, papier en drukwerk: **151 000 euro.**
9. Heffingen, vergoedingen, bijdrage Reprobel: **15 000 euro.**
10. Werkkledij: **30 000 euro.**
11. Overige: toegestane kleine uitgaven, uitgaven voor diverse benodigdheden, cateringkosten voor vergaderingen en evenementen, kosten voor de organisatie van activiteiten & teambuildings, kosten voor de organisatie van de nieuwjaarsreceptie, herstellingen de bestelling van warme dranken, kleine transacties, enz.: **152 500 euro.**
12. Elektriciteitsdistributie voor alle bezette gebouwen: **330 000 euro.**
13. Gasdistributie voor alle bezette gebouwen: **60 000 euro.**
14. Waterdistributie voor alle bezette gebouwen: **32 000 euro.**
15. Brandstof voor voertuigen: **35 000 euro.**
16. Uitgaven in de strijd tegen de pandemie rond covid-19: **50 000 euro.**
17. EMAS: **5 000 euro.** In 2020 ging een nieuwe cyclus (3 jaar) van EMAS-certificering van start. De externe audits werden gegund via een raamcontract van het Centraal Aanbestedingsbureau voor federale diensten.

P&O: 566 000 euro

1. In de afgesloten SLA voorziet men voor alle aangesloten federale overheidsdiensten een forfaitair bedrag per werknemer. De uitgave voor 2021 zal 96 309 euro bedragen (65,78 euro voor de basisverplichtingen en arbeidsgeneeskunde en 21,22 euro per werknemer voor de psychosociale aspecten en dit voor 1107 personeelsleden).
We houden rekening met een stijging van het aantal werknemers van 1107 naar 1140 en een prijsstijging van 5% (idem als prijsverhoging van 2020 naar 2021).
 $87 \text{ euro} \times 5\% \times 1140 = 104\,139 \text{ euro}$ afgerond op 105 000 euro
Er wordt **1 000 euro** voorzien voor de kosten verbonden aan vaccinaties/inentingen voor personeelsleden die naar risicogebieden worden gezonden.

Totaal: 106 000 euro

2. Opleidingen:

Berekening:

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

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

Total : 362 000 euros

3. Depuis le 1^{er} septembre 2018, le SPF s'est associé au contrat-cadre du SPF Économie pour une agence de voyage commune.
Dans le courant de l'année 2022, un nouveau contrat commun 138 – Voyages de services cadre sera conclu dans lequel le SPF souscrira.

Total : 47 000 euros

4. Recrutements :

Diverses publications : **18 000 euros**.
Participation à des salons de l'emploi + matériel publicitaire : **6 000 euros**.
Base de données SELOR : **6 000 euros**.

Total : 30 000 euros

5. Le montant pour les travailleurs intérimaires.

Total : 21 000 euros

Total partie SE P&O : 566 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

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

Frais de fonctionnement :

2023 :

Engagement : 14 000 euros

2024 et années suivantes :

Engagement et liquidation : 14 000 euros

Corrections techniques :

- 1) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 :
Engagement : -117 000 euros
Liquidation : -129 000 euros

Correction technique 2022 :
Engagement : +117 000 euros

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

Totaal: 362 000 euro

3. Sinds 1 september 2018 stapte de FOD in het raamcontract van de FOD Economie betreffende een gemeenschappelijk reisbureau.
In de loop van 2022 zal er een nieuwe gemeenschappelijke overeenkomst GO 138 - Dienstreizen toegekend worden waarop de FOD zal intekenen.

Totaal: 47 000 euro

4. Aanwervingen:

Diverse publicaties: **18 000 euro**.
Deelname aan jobbeurzen + publiciteitsmateriaal: **6 000 euro**.
Databank SELOR: **6 000 euro**.

Totaal: 30 000 euro

5. Het bedrag voor de interimarbeid.

Totaal: 21 000 euro

Totaal deel SD P&O: 566 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

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

Werkingskosten:

2023:

Vastlegging: 14 000 euro

2024 en volgende jaren:

Vastlegging et vereffening: 14 000 euro

Technische correcties:

- 1) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021:
Vastlegging: -117 000 euro
Vereffening: -129 000 euro

Technische correctie 2022:
Vastlegging: +117 000 euro

Liquidation : +129 000 euros

2) CB2021 : Transfert ponctuel de 250 000 euros en engagement et 200 000 euro en liquidation pour la réalisation d'études.
Correction technique 2022 :
Engagement : +250 000 euros
Liquidation : +200 000 euros

Total corrections techniques 2022 :
Engagement : +367 000 euros
Liquidation : +329 000 euros

Index 1,83 % :

Engagement : +105 000 euros
Liquidation : +116 000 euros

Compensation : -121 000 euros

Economies linéaires : -348 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 3 :

Le genre sera pris en compte dans les actions du Service Communication, aussi bien dans ses communications internes qu'externes.

La prise en compte de la dimension de genre dans les communications du SPF Mobilité et Transports est une préoccupation qui se fait dès la conception et la préparation de celles-ci.

Cette prise en compte se traduit dans l'accompagnement visuel des informations communiquées vers l'extérieur. Une attention particulière est accordée à la représentation de toutes les catégories de personnes et à l'égalité des sexes ainsi qu'à la lutte contre les stéréotypes.

De même, une attention est accordée au choix des messages et des mots utilisés dans les communications ainsi qu'à l'emploi de l'écriture inclusive.

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

Vereffening: +129 000 euro

2) BC2021: Eenmalige overdracht van 250 000 euro in vastlegging en 200 000 euro in vereffening om studies uit te voeren.
Technische correctie 2022:
Vastlegging: +250 000 euro
Vereffening: +200 000 euro

Totaal technische correcties 2022:
Vastlegging: +367 000 euro
Vereffening: +329 000 euro

Index 1,83 %:

Vastlegging: +105 000 euro
Vereffening: +116 000 euro

Compensatie: -121 000 euro

Lineaire besparingen: -348 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 3:

Bij de acties van de Dienst Communicatie, zowel in de interne als in de externe communicatie, zal rekening worden gehouden met het geslacht.

In de mededelingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt van bij het ontwerp en de voorbereiding ervan rekening gehouden met de genderdimensie.

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

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

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

(En milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(In duizenden euro)
Engagements	12 767	11 117	12 260	12 022	11 740	11 740	11 740	Vastleggingen
Liquidations	13 084	11 619	12 781	12 495	12 261	12 261	12 261	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

- 1) **259 000 euros** : Dépenses diverses de fonctionnement liées à l'informatique telles que :
 - 63 000 euros : Petites dépenses diverses de fonctionnement (réparations en dehors de garantie, petites interventions d'entretien ou d'assistance, workshop et conférence spécifiques IT) et achats de petit matériel et consommable.
 - 25 000 euros : Consommables informatiques tels que sacs portables, souris, claviers, hub USB, clés USB (contrat CMSFOR).
 - 15 000 euros : Consommables informatiques entre autres pour l'impression (contrat CMSFOR).
 - 70 000 euros : GSMs et smartphones (achats et remboursements).
 - 86 000 euros : Frais de location et de leasing des multycopieurs.
- 2) **330 000 euros** : Frais de télécommunication
 - 220 000 euros : Abonnement pour l'utilisation du réseau WAN et ligne réseau pour connexion DGN.
 - 110 000 euros : coûts des lignes et télécommunications fixes pour tout le SPF et mobiles pour le personnel des services d'encadrement et d'appui de la Présidente.
- 3) **5 055 000 euros** : Les frais de consultance pour le développement, l'entretien correctif et adaptif d'applications ainsi que de plateformes communes et pour leur exploitation. Cette consultance est assurée par des consultants externes et par du personnel mis à la disposition du SPF via la SMALS ou via un contrat-cadre. La répartition de ces consultants pour 2022 selon le planning établi, est la suivante :
 - 2 025 000 euros pour les frais de consultance pour le développement, l'entretien, le support et l'exploitation des applications du Core Business :
 - développement et l'entretien correctif et adaptif des applications de la DGTRSR (inscription des véhicules (DIV) enregistrement des permis de conduire, etc.) ;
 - développement ainsi que l'entretien correctif et adaptif d'applications pour la Direction générale de la Navigation. (dont l'assistance pour l'implémentation du code ISPS en application du règlement 164/2010 de la commission européenne) ;

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

- 1) **259 000 euro**: diverse werkingsuitgaven in verband met informatica zoals:
 - 63 000 euro: diverse kleine werkingsuitgaven (reparaties buiten de garantie, kleine onderhouds- of bijstandswerkzaamheden, IT-specifieke workshops en conferenties) en de aankoop van klein materiaal en verbruiksartikelen.
 - 25 000 euro: IT-verbruiksartikelen zoals laptopassen, muizen, toetsenborden, USB-hubs, USB-sticks (contract CMSFOR).
 - 15 000 euro: IT-verbruiksartikelen onder andere voor drukwerk (contract CMSFOR).
 - 70 000 euro: gsm's en smartphones (aankoop en terugbetalingen).
 - 86 000 euro: huur- en leasingkosten van kopieerapparaten.
- 2) **330 000 euro**: Telecommunicatiekosten
 - 220 000 euro: abonnement voor het gebruik van het WAN-netwerk en netwerklijn voor DGN-verbinding.
 - 110 000 euro: kosten van vaste lijnen en telecommunicatie voor de hele FOD en mobiele telecommunicatie voor de ondersteuningsdiensten van de Voorzitter en de stafdiensten.
- 3) **5 055 000 euro**: De consultancykosten voor de ontwikkeling, het correctieve en adaptieve onderhoud van applicaties en gemeenschappelijke platforms, en voor de exploitatie ervan. Deze consultancy wordt uitgevoerd door externe consultants en door personeel dat via SMALS of via een raamcontract ter beschikking van de FOD wordt gesteld. De verdeling van deze consultants voor 2022 is volgens de vastgestelde planning als volgt:
 - 2 025 000 euro voor de consultancykosten voor de ontwikkeling, het onderhoud, de ondersteuning en de exploitatie van de applicaties van de Core Business:
 - ontwikkeling en het correctieve en adaptieve onderhoud van de applicaties van het DGWVVV (inschrijving van voertuigen (DIV), registratie van rijbewijzen, enz.);
 - ontwikkeling en het correctieve en adaptieve onderhoud van applicaties voor het Directoraat-generaal Scheepvaart. (waarvan bijstand bij de implementatie van de ISPS-code in toepassing van Verordening 164/2010 van de Europese Commissie);

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - développement et entretien correctif et adaptatif d'applications pour la DGTA ; - support nécessaire aux request collectors des partenaires Business ; - expertise au niveau développement Java. ○ 680 000 euros pour les frais de consultance pour l'environnement technique, les activités transversales et le management ; ○ 2 350 000 euros pour les frais de consultance dans le cadre de projets définis par le management. <p>4) 851 000 euros : les frais de managed services, software-as-a-service ou outsourcing pour la gestion des applications en externe de A à Z, 24h/24h tant au niveau du développement que du suivi.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 541 000 euros pour les frais de managed services du Core Business ; ○ 310 000 euros pour les frais de managed services pour l'infrastructure centrale et/ou des solutions transversales. <p>5) 2 094 000 euros : personnel mis à la disposition du SPF par EGOV pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ l'assistance pour le développement de plateformes communes des applications et entretien correctif et adaptatif d'applications ainsi que de leur exploitation ; ○ la maintenance et support de l'infrastructure commune SW et HW (serveurs, réseau, etc.) et l'environnement de collaboration O365 ; ○ la gestion et la maintenance du matériel (pc's, laptops, imprimantes, scanners,...) et des logiciels mis à la disposition des utilisateurs et des applications de télécommunication (frontoffice) ; ○ la maintenance et support des bases de données et le datawarehouse ; ○ les activités de « testing » pour les applications livrées par la cellule développement du service d'encadrement TIC. <p>6) 684 000 euros : entretien et maintenance de licences autres que les licences Microsoft :</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ entretien et maintenance de licences pour l'ensemble du SPF ainsi que pour l'équipe développement, le frontoffice et le backoffice ; ○ entretien et maintenance de licences spécifiques pour les directions générales ou services d'encadrement et d'appui. <p>7) 1 052 000 euros :</p> <ul style="list-style-type: none"> - En 2015, le SPF Mobilité et Transports a adhéré à un contrat d'Entreprise Agreement de Microsoft via un contrat de la SMALS. ○ licences Windows ; ○ licences Office 365 et quelques modules de sécurité supplémentaires ; ○ utilisation de la plateforme Azure ; | <ul style="list-style-type: none"> - ontwikkeling en het correctieve en adaptieve onderhoud van applicaties voor het DGLV ; - de nodige ondersteuning te bieden op het gebied van hun request collectors ; - expertise met betrekking tot Java ontwikkeling. ○ 680 000 euro voor de consultancykosten voor de technische omgeving, transversale activiteiten en het management ; ○ 2 350 000 euro voor de consultancykosten in het kader van door het management vastgestelde projecten. <p>4) 851 000 euro: kosten van managed services, software as a service en outsourcing voor het externe beheer van de applicaties van A tot Z, 24u/24u, zowel op het gebied van ontwikkeling als monitoring.</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 541 000 euro voor de kosten van managed services van de Core Business ; ○ 310 000 euro voor de kosten van managed services voor de centrale infrastructuur en/of de transversale oplossingen. <p>5) 2 094 000 euro: personeel dat door EGOV ter beschikking van de FOD wordt gesteld voor:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ de ontwikkeling van gemeenschappelijke applicatieplatformen en correctief en adaptief onderhoud van applicaties en de exploitatie ervan ; ○ de onderhoud en ondersteuning van de gemeenschappelijke SW- en HW-infrastructuur (servers, netwerk, enz.) en de samenwerkingsomgeving O365 ; ○ het beheer en onderhoud van hardware (pc's, laptops, printers, scanners,...) en software die ter beschikking wordt gesteld van de gebruikers en de telecommunicatietoepassingen (frontoffice) ; ○ de onderhoud en ondersteuning van de databases en het DWH ; ○ de "testactiviteiten" voor de applicaties die door de cel Ontwikkeling van de stafdienst ICT worden geleverd. <p>6) 684 000 euro: onderhoud van andere licenties dan die van Microsoft:</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ onderhoud van licenties voor de hele FOD en voor het ontwikkelingsteam, frontoffice en de backoffice ; ○ onderhoud van de licenties specifiek voor de directoraten-generaal of staf- en ondersteuningsdiensten waarvan. <p>7) 1 052 000 euro:</p> <ul style="list-style-type: none"> - In 2015 sloot de FOD Mobiliteit en Vervoer zich via een SMALS-contract aan bij een Microsoft Enterprise Agreement. ○ Windows-licenties ; ○ Office 365-licenties en enkele extra beveiligingsmodules ; ○ gebruik van het platform Azure ; |
|---|---|

- utilisation des licences serveurs.
Pour 2021 et 2022 le montant demandé doit être relevé vu la passage de 1200 users à 1300 users.

- En 2020, le cabinet a également passé une commande de licences Microsoft qui sont rattachées au contrat de la Chancellerie sur les crédits de fonctionnement ICT. Cette dépense s'élèvera en 2022 à 12 000 euros pour 67 licences dont 10 nouvelles.

8) **818 000 euros** : Coût de l'environnement central.

9) **55 000 euro** : IT Security.

10) **350 000 euros** : Rétributions des consultations du Registre National. Une forte baisse du montant de ces rétributions est envisagée en 2022.

11) **981 000 euros** :
CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Plateforme d'échange (DGN) :

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

12) **100 000 euros** :
CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Prolongation en ligne des permis de conduire (DGTRSR) :

Demande et renouvellement en ligne du permis de conduire et du permis de conduire provisoire pour les catégories A, B, C et D.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

- Certains postes de dépenses augmentent et d'autres diminuent :

1) Les frais de consultance pour le développement, l'entretien, le support et l'exploitation des applications du core business ont augmentés,

- gebruik van de serverlicenties.
Voor 2021 en 2022 moet het gevraagde bedrag worden verhoogd vanwege de toename van 1200 gebruikers naar 1300 gebruikers.

- In 2020 werd voor de beleidscel Mobiliteit ook een order geplaatst voor Microsoft-licenties die zijn gekoppeld aan het ICT-exploitatiekredietcontract van de Kanselarij. Deze uitgaven bedragen 12 000 euro in 2022 voor 67 vergunningen, waarvan er 10 nieuwe zullen zijn.

8) **818 000 euro**: kosten van de centrale omgeving.

9) **55 000 euro**: IT Security.

10) **350 000 euro**: Retributies voor de raadplegingen van het Rijksregister. Een forse verlaging van het bedrag van deze vergoedingen in 2022.

11) **981 000 euro**:
CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Platform gegevensuitwisseling (DGS):

Met het oog op een efficiënte informatie-uitwisseling, betere controle en handhaving van de scheepvaartwetten en verdere verlaging van de administratieve lasten, zal bijkomend ingezet worden op de digitalisering. In het bijzonder zal werk gemaakt worden van de ontwikkeling van een Platform voor gegevens uitwisseling in het kader maritieme beveiliging, verdere uitbouw van het Enig Loket, een app voor de plezier vaart. Verder worden middel en vrijgemaakt voor het uitwerken van een lange termijnvisie voor de munitiestortplaats "Paardenmarkt".

12) **100 000 euro**:
CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Mogelijk maken tot online verlengen van de rijbewijzen(DGWVVV):

Aanvraag en hernieuwing van het rijbewijs en voorlopig rijbewijs voor de categorieën A, B, C en D online.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

- Sommige uitgavenposten nemen toe en andere nemen af:

1) De kosten van consultancy voor de ontwikkeling, het onderhoud, de ondersteuning en de exploitatie van corebusiness-applicaties zijn gestegen,

principalement dû à l'importante pénurie de personnel au niveau du staff par suite du manque de ressources qualifiées sur le marché du travail. A ce niveau, on prévoit également la consultance d'expertise très spécifique lié au domaine développement Java.

- 2) Les frais d'entretien et de maintenance de licences autres que Microsoft augmentent de manière significative vu l'évolution progressive du prix licences Mendix pour le projet Minerva et vu les fluctuations de besoins revus annuellement. En 2022, il est nécessaire de renouveler la maintenance des licences Kofax pour le scanning DIV, du logiciel Visum de modélisation du transport DGPMDF, des licences Sharegate, de la plateforme e-learning Drones, ect. De nouveaux logiciels sont également demandés tels que le logiciel SIG (Système d'information géographique) pour la DGTA.
- 3) Les frais liés au contrat pour les licences et services Microsoft ont été augmentés vu le nombre de users passé de 1200 à 1300 entre 2020 et 2021 et vu la nouvelle méthode de tarification prévue dans le nouveau contrat qui débute en 2021. De plus, un crédit est nécessaire pour des licences demandées par le Cabinet.
- 4) Le coût de l'environnement de l'infrastructure centrale a diminué vu la réduction du coût du leasing ExaData.
- 5) Pour les frais de rétributions des consultations au Registre national, un montant de 90 000 euros en moins que les années précédentes a été estimé en 2022. Cette diminution est due à la mise en place d'un système de synchronisation pour les données des consultations du Registre national via le Datawarehouse et l'adaptation des applications pour pouvoir utiliser ces copies.

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Corrections techniques 2022 :
Engagement : +227 000 euros
Liquidation : +237 000 euros

Index (1,8 %) :

+204 000 euros (engagement)
+213 000 euros (liquidation)

voornamelijk als gevolg van het grote personeelstekort door het gebrek aan gekwalificeerde middelen op de arbeidsmarkt. Op dit niveau is er ook een voorgezien expertise heel specifiek met betrekking tot Java development domein.

- 2) De onderhoudskosten voor licenties andere dan Microsoft stijgen aanzienlijk als gevolg van de geleidelijke evolutie van de prijs van de Mendix-licenties voor het Minerva-project en als gevolg van de schommelingen van de behoeften die jaarlijks worden herzien. In 2022 moet het onderhoud van de licenties worden verlengd. Kofax voor DIV-scanning, Visum-software voor DGPMDF vervoersmodellering, Sharegate-licenties, het e-learning platforme Drones, enz. Er zijn ook nieuwe software nodig, zoals de GIS-software (Geografisch informatiesysteem) voor DGTA.
- 3) De kosten in verband met het contract voor Microsoft-licenties en -diensten zijn verhoogd gezien de stijging van het aantal gebruikers van 1200 naar 1300 tussen 2020 en 2021 en gezien de nieuwe prijsbepalingsmethode die is opgenomen in het nieuwe contract dat in 2021 ingaat. Daarnaast is een krediet vereist voor vergunningen die door het kabinet worden aangevraagd.
- 4) De kosten van de centrale infrastructuur zijn gedaald als gevolg van de daling van de kosten van exaData leasing.
- 5) Voor de vergoedingen voor raadplegingen bij het Rijksregister in 2022 is 90 000 minder geraamd dan in voorgaande jaren. Deze daling is het gevolg van de invoering van een synchronisatie-systeem voor de gegevens van de raadplegingen van het Nationaal Register via het Datawarehouse en de aanpassing van de toepassingen om deze kopieën te kunnen gebruiken.

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Technische correcties 2022:
Vastlegging: +227 000 euro
Vereffening: +237 000 euro

Index (1,8 %) :

+204 000 euro (vastlegging)
+213 000 euro (vereffening)

En liquidations la différence est due aux encours pour un montant de 521 000 euros.

Economies linéaires : -369 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

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

Frais de fonctionnement ICT :

2023 :

Engagement : +48 000 euros

2024 et années suivantes :

Engagement et liquidation : +48 000 euros

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

2022 : +981 000 euros

2023 : +727 000 euros

2024 : +577 000 euros

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

2022 : +100 000 euros

2023 : +200 000 euros

2024 : +200 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

In vereffeningen is het verschil toe te schrijven aan de uitstaande bedragen voor een bedrag van 521 000 euro.

Lineaire besparingen: -369 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

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

Werkingskosten ICT:

2023:

Vastlegging: +48 000 euro

2024 en volgende jaren:

Vastlegging et vereffening: +48 000 euro

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

2022: +981 000 euro

2023: +727 000 euro

2024: +577 000 euro

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

2022: +100 000 euro

2023: +200 000 euro

2024: +200 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	10	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	2	10	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Frais spécifiques d'aménagement.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Specifieke inrichtingskosten.

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

Méthode de calcul de la dépense

Un crédit de 10 000 euros est nécessaire pour couvrir les frais des déménagements prévus en 2022, comme le service de la DGN à Berchem ou le service de Régulation.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de différence.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B.33 21 02 121144 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique (CISE).

Krediet vereist om de verhuis van bepaalde diensten te dekken.

Berekeningsmethode van de uitgave

Een krediet van 10 000 euro is nodig om de kosten van de verhuizingen, zoals de dienst van DGS in Berchem of de dienst Regulator.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen verschil.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 121144: Allerhande werkingskosten met betrekking tot de informatica (CISE).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	10	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Le projet est terminé.

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Het project is voltooid.

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	686	627	951	949	947	952	957	Vastleggingen
Liquidations	686	627	951	949	947	952	957	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van

public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.

Crédit destiné au remboursement :

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

indemnité de télétravail supplémentaire en période COVID-19.

Méthode de calcul de la dépense

Augmentation des liquidations :

526 000 euros en 2017
588 000 euros en 2018
608 000 euros en 2019
686 000 euros en 2020

Conseil des ministres 26/02/2021 - Proposition d'augmenter l'indemnité de télétravail à un maximum de 40 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Nous supposons une application structurelle de l'indemnité forfaitaire de bureau en période COVID-19.

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie en 2021 : -13 000 euros.

Correction technique 2022 : +13 000 euros

Index 1,83 % : +12 000 euros

Compensation dans l'enveloppe globale de personnel du SPF (besoins réels) : +147 000 euros

Economies linéaires : -20 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Télétravail dans la fonction publique administrative fédérale :

2022 et années suivantes : +172 000 euros

personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

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

ondersteunende COVID-19; thuiswerkvergoeding.

Berekeningsmethode van de uitgave

Toename van de vereffeningen:

526 000 euro in 2017
588 000 euro in 2018
608 000 euro in 2019
686 000 euro in 2020

Ministerraad 26/02/2021 - Voorstel om de telewerkvergoeding op te trekken tot een maximum van 40 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

We gaan uit van een structurele toepassing van de ondersteunende thuiswerkvergoeding COVID-19.

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020)

Besparing in 2021: -13 000 euro.

Technische correctie 2022: +13 000 euro

Index 1,83 % : +12 000 euro

Compensatie in de globale personeelsenveloppe (daadwerkelijke behoeften): +147 000 euro

Lineaire besparingen: -20 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Thuiswerk federaal openbaar administratief ambt:

2022 en volgende jaren: +172 000 euro

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 125001 : Impôts biens immobiliers

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 125001: Belastingen onroerende goederen

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	3	10	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	3	10	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Précompte immobilier/Taxes régionales/Taxes levées par les administrations locales.
Ces taxes sont relatives à un certain nombre d'environ 140 parcelles cadastrales qui ne font pas partie des parcelles gérées par la Direction générale de transport aérien. Le Service juridique doit gérer le dossier « des biens immobiliers » dans son entièreté : examiner quelles parcelles devront être transférées vers les Régions ou d'autres institutions administratives/entreprises publiques, via quelle procédure, etc. En attendant que les différents dossiers de transfert soient réglés, le paiement des taxes est dû.

Méthode de calcul de la dépense

Liquidation sur base des enrôlements.
Estimation basée sur les besoins de 2021.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de différence.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 214001 : Intérêts de retard.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Onroerende voorheffingen/ Gewestelijke belastingen/ Door de lagere overheden geheven taksen
Deze belastingen hebben betrekking op een aantal van ongeveer 140 kadastrale percelen die geen deel uitmaken van de percelen beheerd door het Directoraat-Generaal Luchtvaart. De Juridische Dienst moet het dossier "onroerende goederen" in zijn geheel beheren: onderzoeken welke percelen aan de Gewesten of andere overheidsinstanties/overheidsbedrijven moeten worden overgedragen, volgens welke procedure, enz. In afwachting van de afwikkeling van de verschillende overdrachtdossiers is de betaling van de belastingen verschuldigd.

Berekeningsmethode van de uitgave

Vereffening op basis van de incohieringen.
Raming op basis van de behoeften van 2021.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen verschil.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 214001: Verwijlntresten.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	0	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

Méthode de calcul de la dépense

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

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de différence.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

Berekeningsmethode van de uitgave

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen verschil.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1 038	0	71	71	71	71	71	Vastleggingen
Liquidations	1 038	0	71	71	71	71	71	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

A la suite des condamnations de l'Etat, en cas de

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Als gevolg van veroordelingen van de Staat, in geval

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

Méthode de calcul de la dépense

Réalisations :

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

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

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

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

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

En 2020 et en 2021, un crédit en début d'année n'a pas été octroyé.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Realisaties:

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

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

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

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

In 2020 en 2021 werden in het begin van het jaar geen kredieten toegewezen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	136	144	142	140	140	140	Vastleggingen
Liquidations	0	136	144	142	140	140	140	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

Méthode de calcul de la dépense

Le montant proposé pour le budget 2022 du SPF Mobilité et Transports est de 184 000 euros (149 000 euros sur l'A.B. 21 02 330001 et 35 000 euros sur l'A.B. 57 04 330001). Application de la méthode BBZ (Budget Base Zéro) pour le budget 2022.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2001

Application de la méthode BBZ (Budget Base Zéro) pour le crédit total de la subvention.

Compensation 1 :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 sur l'A.B. 416005 : -3 000 euros
Correction technique 2022 sur l'A.B. 416005 : +3 000 euros

Compensation :

A.B. 33 21 02 412005 : -3 000 euros
A.B. 33 21 02 330001 : +3 000 euros

Compensation 2 :

Transfert de 10 000 euro de l'allocation de base 33 57 04 330001 vers l'allocation de base 33 21 02 330001.

Total compensation : +13 000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Het voorgestelde bedrag voor de begroting 2022 van de FOD Mobiliteit en Vervoer bedrag 184 000 euro (149 000 euro op B.A. 21 02 330001 en 35 000 euro op B.A. 57 04 330001). Toepassing van de methode ZBB (Zero based budgeting) voor de begroting 2022.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Toepassing van de methode ZBB (Zero based budgeting) voor het totale krediet van de Subsidie.

Compensatie 1:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021 op B.A. 416005: -3 000 euro
Technische correctie 2022 op B.A. 416005: +3 000 euro

Compensatie:

B.A. 33 21 02 412005: -3 000 euro
B.A. 33 21 02 330001: +3 000 euro

Compensatie 2:

Overdracht van 10 000 euro van de basis allocatie 33 57 04 330001 naar de basis allocatie 33 21 02 330001.

Totaal compensatie: +13 000 euro

Economies linéaires : -5 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

Lineaire besparingen: -5 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	15 131	100	100	100	100	100	100	Vastleggingen
Liquidations	15 131	100	100	100	100	100	100	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

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

Méthode de calcul de la dépense

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

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de différence.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

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

Berekeningsmethode van de uitgave

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen verschil.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	69	71	69	68	68	68	68	Vastleggingen
Liquidations	69	71	69	68	68	68	68	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

Méthode de calcul de la dépense

Rentes ex-Fonds des routes : 55 000 euros.
Rentes ex-Travaux publics : 14 000 euros.
Total : 69 000 euros.

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

La facture des rentes Ex-Fonds des Routes était d'un montant de 55 674 euros en 2020, celle de 2021 était de 53 771 euros.

La réduction du montant est due au décès d'un certain nombre de titulaires de droits. Nous estimons que la facture pour 2022 sera de 55 000 euros.

Les rentes des ex-Travaux Publics sont payées par Persopoint.
1 138,90 euros en mars 2021.
Donc 13 667 euros sur une base annuelle.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Le crédit diminue en raison de la réduction du nombre de titulaires de droits.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Renten ex-Wegenfonds: 55 000 euro.
Renten ex-Openbare Werken: 14 000 euro.
Totaal: 69 000 euro.

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

In 2020 bedroeg de factuur van de renten ex-Wegenfonds 55 674 euro, deze van 2021 was 53 771 euro.

De vermindering van het bedrag is te wijten aan het overlijden van een aantal rechthebbenden. We schatten dat de factuur voor 2022 afgerond 55 000 euro zal bedragen.

De renten ex-Openbare Werken worden door Persopoint betaald.
1 138,90 euro in maart 2021.
Dus 13 667 euro op jaarbasis.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Het krediet vermindert ten gevolge van de vermindering van het aantal rechthebbenden.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 21 02 416005: Subvention à l'A.S.B.L. "Service Social du SPF Mobilité et Transports" (Cfr. Art. 2.33.2 Budget général des dépenses).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 21 02 416005: Toelage aan de V.Z.W. "Sociale Dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" (Cfr. Art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	139	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	139	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

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

Méthode de calcul de la dépense

Transfert vers l'A.B. 33 21 02 330001

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Overdracht naar B.A. 33 21 02 330001

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1 950	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	1 950	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

de la Région de Bruxelles-Capitale.

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

Méthode de calcul de la dépense

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

Ci-après, les liquidations de 2019 et de 2020 :

2019 : 4 422 000 euros

2020 : 1 950 000 euros

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

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

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest.

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

Berekeningsmethode van de uitgave

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

Hieronder de vereffeningen van 2019 en van 2020:

2019: 4 422 000 euro

2020: 1 950 000 euro

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

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

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	502	644	644	644	644	644	644	Vastleggingen
Liquidations	639	644	644	644	644	644	644	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

- Sachant qu'il n'y pas eu de remplacements de véhicules au sein du pool logistique entre 2011 et 2017 compris, le parc logistique a vieilli, ce qui engendre notamment des frais de consommation

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

- Rekening houdend met het feit dat er van 2011 tot en met 2017 geen voertuigen in de logistieke pool werden vervangen, is het logistieke park verouderd, wat aldus leidt tot hogere verbruiks- en

et d'entretien plus importants, ainsi que la nécessité de procéder à un plus grand nombre d'achats de véhicule aujourd'hui.

- Sachant que pour pouvoir jouer son rôle d'exemple, le SPF Mobilité et Transports s'est engagé à augmenter le nombre de véhicules écologiques et durables composant sa flotte.
- Sachant qu'une note de vision globale concernant la stratégie d'achats de véhicules au sein du SPF Mobilité et Transports est établie chaque année en début d'année et soumise à l'approbation du Comité de Direction. Cette note de vision globale est ensuite exécutée dans les mois qui suivent.
- Sachant que plusieurs villes belges ont mis en place des zones de basses émissions (LEZ). Les véhicules de service à moteur diesel de norme Euro 4 figurant dans notre flotte de véhicules seront les premiers à ne plus pouvoir y entrer.
- Dès lors, le remplacement des véhicules diesel euro 4 a constitué une priorité en 2019 et 2020.
- Ce mouvement de remplacement se poursuivra en 2021 selon les priorités qui seront retenues dans la note de vision.
- La circulaire 307 sexies « acquisition de véhicules de personnes destinés aux services de l'Etat et à certains organismes d'intérêt public » impose, en cas d'achat de véhicules, l'achat ou le leasing d'un pourcentage de véhicules alternatifs (augmente de 5% chaque année jusqu'au maximum de 25%) ET l'achat ou le leasing d'un pourcentage (augmente de 5% chaque année jusqu'au maximum de 25%) de véhicules présentant un éco-score supérieur à l'éco-score de référence (minimum 75). La cellule Développement Durable (Services Stratégie et Support de la Présidence) exerce un suivi à ce sujet.
- Dans ce contexte, les véhicules usagés doivent être remplacés par un certain pourcentage minimum de véhicules de type hybride (hybride simple ou plug-in) ou CNG, voire full électrique lorsque les distances le permettent.

Méthode de calcul de la dépense

En 2022 le SPF Mobilité et Transports continuera d'appliquer sa politique en matière de véhicules. Celle-ci sera définie dans une note de vision, actuellement encore à valider, un montant particulier correspondant à la mise en œuvre de cette politique ne peut donc pas être donné à ce stade. Chaque année, une note de vision globale quant à l'évolution du parc automobile du SPF Mobilité est discutée en Comité de Direction. La consommation de ces crédits suit les décisions prises quant à l'exécution de cette note de vision globale.

onderhoudskosten, evenals tot de noodzaak om momenteel meer voertuigen aan te kopen.

- Rekening houdend met het feit dat de FOD Mobiliteit en Vervoer een voorbeeldfunctie moet vervullen, heeft deze zich geëngageerd om het aantal ecologische en duurzame voertuigen in zijn wagenpark te verhogen.
- Rekening houdend met het feit dat aan het begin van elk jaar een visienota omtrent de strategie voor de aankoop van voertuigen binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt opgesteld en ter goedkeuring aan het Directiecomité wordt voorgelegd. Deze visienota wordt dan in de volgende maanden uitgevoerd.
- Rekening houdend met het feit dat verschillende Belgische steden lage-emissiezones (LEZ) hebben ingevoerd. De dienstvoertuigen met een Euro 4-dieselmotor in ons wagenpark zullen de eerste zijn die hierin niet langer worden toegelaten.
- Bijgevolg was de vervanging van de Euro 4-dieselveertuigen een prioriteit in 2019 en 2020.
- Deze vervangingsoperatie wordt in 2020 voortgezet volgens de prioriteiten die in de visienota zullen worden aangehouden.
- De omzendbrief 307 sexies omtrent de "Aanschaffing van personenvoertuigen bestemd voor de Staatsdiensten en sommige instellingen van openbaar nut" omschrijft de voorwaarden voor een aankoop of leasing van een bepaald percentage alternatieve voertuigen (jaarlijks verhoogd met 5% tot maximaal 25%) EN de aankoop of leasing van een bepaald percentage (jaarlijks verhoogd met 5% tot maximaal 25%) van voertuigen met een eco-score die hoger is dan de referentie-eco-score (minimaal 75). De cel Duurzame Ontwikkeling (Strategie en Ondersteuning van de Voorzitter) zorgt voor de monitoring hiervan.
- In dit verband moeten de gebruikte voertuigen worden vervangen door een bepaald minimumpercentage hybride- (enkelvoudige of plug-inhybride) of CNG-voertuigen, of zelfs volledig elektrische voertuigen als de afstanden dat toelaten.

Berekeningsmethode van de uitgave

In 2022 zal de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn voertuigenbeleid blijven toepassen. Dit beleid zal worden omschreven in een visienota, die momenteel nog moet worden gevalideerd, zodat in dit stadium nog geen specifiek bedrag kan worden genoemd dat overeenkomt met de uitvoering van dit beleid. Elk jaar bespreekt het Directiecomité een visienota over de evolutie van het wagenpark van de FOD Mobiliteit. Het verbruik van deze kredieten volgt de beslissingen die met betrekking tot de uitvoering van deze overzichtsnota genomen zijn.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de différence.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen verschil.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	130	190	250	250	250	250	250	Vastleggingen
Liquidations	292	190	250	250	250	250	250	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Au niveau du mobilier, on vise le remplacement après environ 10 ans. Pour les machines et les appareils, ce délai est fixé à 5 ans.

Méthode de calcul de la dépense

Ces crédits sont nécessaires pour pouvoir financer les dépenses suivantes :

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

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

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

Berekeningsmethode van de uitgave

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

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Un montant de 60 000 euros supplémentaires est inscrit en 2022 pour le projet de placement de films solaires à appliquer aux fenêtres pour réguler la température des bâtiments, un futur marché commun étant en préparation en ce moment, dont le lead est assuré par le SPF Finances. Ce montant ne permettra pas de procéder aux placements sur toutes les fenêtres de tous bâtiments concernés, l'objectif étant plutôt d'étaler ce projet sur minimum 2 années.

Compensation : +57 000 euros

Index 1,8 % : +3 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

In 2022 is een bijkomend bedrag van 60 000 euro gereserveerd voor het project voor de installatie van zonwerende folies die op de ramen moeten worden aangebracht om de temperatuur van de gebouwen te regelen, een toekomstige gemeenschappelijke markt die momenteel wordt voorbereid en waarvan de FOD Financiën het voortouw neemt. Met dit bedrag zal het niet mogelijk zijn om alle ramen van alle betrokken gebouwen hiervan te voorzien; het is veeleer de bedoeling dit project over ten minste 2 jaar te spreiden.

Compensatie: +57 000 euro

Index 1,8 %: +3 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	515	547	557	557	557	557	557	Vastleggingen
Liquidations	402	547	557	557	557	557	557	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

1. Un montant de 7 000 euros est prévu pour l'installation d'un rack supplémentaire dans le contexte d'une migration de notre environnement Oracle vers une nouvelle machine ;
2. Un montant de 330 000 euros est prévu pour l'achat de matériel destiné aux membres du personnel (Ecrans, laptops, imprimantes,...) ;
3. Un montant de 10 000 euros est prévu pour l'achat de licences utilisables plus d'un an ;
4. Un montant de 200 000 euros est prévu pour l'achat de matériel destiné au renouvellement de l'infrastructure réseau local et des serveurs ;
5. Un montant de 10 000 euros est prévu pour la téléphonie par IP en vue de tenir up-to date le matériel prévu pour l'activation du Skype for business.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

1. Er wordt een bedrag van 7 000 euro voorzien voor de installatie van een extra rack in het kader van een migratie van onze Oracle-omgeving naar een nieuwe machine;
2. Er wordt een bedrag van 330 000 euro voorzien voor de aankoop van materiaal voor de personeelsleden (schermen, laptops, printers,...);
3. Er wordt een bedrag van 10 000 euro voorzien voor de aankoop van licenties die langer dan een jaar kunnen gebruikt worden;
4. Er wordt een bedrag van 200 000 euro voorzien voor de aankoop van materiaal voor de vernieuwing van de lokale netwerkinfrastructuur en van de servers;
5. Er wordt een bedrag van 10 000 euro voorzien voor de IP-telefonie met het oog op het up-to-date houden van het voorziene materiaal voor de activatie van Skype for Business.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Index de 1,8% : 10 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 1

ÉTUDES ET ACTIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ ET DE TRANSPORTS

Objectifs poursuivis par le programme

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

Moyens mis en oeuvre

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Index van 1,8%: 10 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

PROGRAMMA 1

STUDIES EN ACTIES INZAKE MOBILITEIT EN VERVOER

Nagestreefde doelstellingen door het programma

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

Aangewende middelen

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	0	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant arrêté royal spécifique à l'attribution du subsidie.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné

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

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

Méthode de calcul de la dépense

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Volgens het koninklijk besluit houdende de toekenning van de subsidie.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

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

De FOD ondersteunt initiatieven ten voordele van mobiliteit en veiligheid.

Berekeningsmethode van de uitgave

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

Gender Impact

Catégorie 3

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

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

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

Gender Impact

Categorie 3

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

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	0	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant arrêté royal spécifique à l'attribution du subsidie.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné

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

Méthode de calcul de la dépense

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Volgens het koninklijk besluit houdende de toekenning van de subsidie.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

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

Berekeningsmethode van de uitgave

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

Gender Impact

Catégorie 3

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

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

Gender Impact

Categorie 3

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

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	8	578	324	320	316	316	316	Vastleggingen
Liquidations	8	600	396	392	388	388	388	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Suivant arrêté royal spécifique à l'attribution du subsidie.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné

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

Méthode de calcul de la dépense

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

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021**Correction technique :**

CB2021 : Les crédits d'engagement sont augmentés de 250 000 euros et les crédits de liquidation sont augmentés de 200 000 euros :

Transfert de l'A.B. 33 21 02 121101 afin de financer

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Volgens het koninklijk besluit houdende de toekenning van de subsidie.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

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

Berekeningsmethode van de uitgave

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

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021**Technische correctie:**

BC2021: De vastleggingskredieten worden vermeerderd met 250 000 euro en de vereffeningkredieten worden vermeerderd met 200 000 euro:

Overdracht van de B.A. 33 21 02 121101 ter

des projets en matière de multimodalité prévus dans l'accord de gouvernement et dans la note de politique générale en matière de Mobilité.

Correction technique 2022 :
Engagement : -250 000 euros
Liquidation : -200 000 euros

Economies linéaires : -4 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 3

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

PROGRAMME 2

Décompte final des dépenses et prélèvements prévus à la sixième réforme de l'Etat

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

financiering van de projecten op het gebied van multimodaliteit, voorzien in het regeerakkoord en de algemene beleidsnota op het gebied van Mobiliteit.

Technische correctie 2022:
Vastlegging: -250 000 euro
Vereffening: -200 000 euro

Lineaire besparingen: -4 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 3

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

PROGRAMMA 2

Eindrekening van de uitgaven en inhoudingenvoorzien bij de zesde staatshervorming

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements		42						Vastleggingen
Liquidations		42						Vereffeningen

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

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements		39						Vastleggingen
Liquidations		39						Vereffeningen

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

B.A. 33 21 20 452501: Eindrekening 6e

*Etat RBC**Staatshervorming - BHG*

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements		3						Vastleggingen
Liquidations		3						Vereffeningen

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nagestreefde doelstellingen door het programma**De onderzoeken**

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

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

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

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

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

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

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

Gegevensbank

(Wet 30.08.2013, art. 111. § 1, 4°)

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

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

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

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

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

Chaque trimestre, des statistiques sur les indicateurs communs de sécurité sont mises à la disposition de l'autorité de sécurité, du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires.

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

Communication
(Loi 30.08.2013, art. 120)

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

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

Le nouveau site internet de l'organisme d'enquête mis en ligne courant 2020 permet d'accéder aux diverses informations : rapports annuels, rapports d'enquêtes de sécurité, bulletins généraux d'information, mais également un résumé des séminaires organisés par l'OE, certaines recommandations ou de pays tiers pouvant influencer nos entreprises,...

L'OE poursuivra l'amélioration de l'accès aux informations pour les acteurs du secteur ferroviaire en développant la zone "members only".

Rapport annuel
(Loi 30.08.2013, art. 121)

Un rapport annuel doit être élaboré reprenant un aperçu des activités menées par l'Organisme d'enquête au cours de l'année écoulée. Les recommandations en matière de sécurité doivent donner lieu à des mesures prises par les destinataires et ces mesures sont communiquées à l'OE pour le 30 juin. Les recommandations formulées et les mesures prises par les acteurs concernés sont listées dans le rapport annuel.

Elke trimester worden statistieken voor de gemeenschappelijke indicatoren ter beschikking gesteld van de veiligheidsinstantie, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen.

De ontwikkeling van een analyse van tendensen, ongevallen en incidenten die opgenomen zijn in de gegevensbank wordt uitgewerkt. De beschikbare analyses zullen gedeeld worden met de betrokken actoren, met als doel de veiligheid op het spoor in positieve zin te beïnvloeden.

Communicatie
(Wet 30.08.2013, art. 120)

De verslagen van de veiligheidsonderzoeken worden openbaar gemaakt en hebben tot doel informatie te verstrekken aan de betrokken partijen, de particulieren, de industrie, de regelgevende instanties,...

Deze onderzoeksverslagen omvatten de feiten, de analyses, de geïdentificeerde oorzaken, de maatregelen genomen door de actoren en de geformuleerde aanbevelingen. Zij worden in het Nederlands en in het Frans gepubliceerd. Een samenvatting is eveneens beschikbaar in het Engels en het Duits teneinde een betere verspreiding van de resultaten te bekomen.

De nieuwe website van het Onderzoekorgaan die in de loop van 2020 on-line geplaatst werd, geeft toegang tot verschillende informaties: jaarverslagen, onderzoeksverslagen, algemene informatiebulletins en geeft eveneens een korte samenvatting van de seminaries die door het Onderzoekorgaan werden, bepaalde aanbevelingen door andere landen die een invloed kunnen hebben op onze bedrijven,...

Het OO zal de toegang tot informatie voor spelers in de spoorwegsector blijven verbeteren door het gebied "members only" te ontwikkelen.

Jaarverslag
(Wet 30.08.2013, art. 121)

Een jaarverslag met een overzicht van de activiteiten van het Onderzoekorgaan gedurende het afgelopen jaar moet worden opgesteld. De aanbevelingen inzake veiligheid moeten aanleiding geven tot het nemen van maatregelen door de betrokkenen en deze moeten op hun beurt aan het OO, voor 30 juni worden medegedeeld. De geformuleerde aanbevelingen en de maatregelen die zijn genomen door de betrokken actoren zijn opgenomen in het jaarverslag.

Concertation européenne
(Loi 30.08.2013, art. 114)

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

Cela permet un échange entre pays membres sur les bonnes pratiques et de développer des guides afin d'avoir une vue, une interprétation commune sur l'application pratique des directives européennes.

Les réunions sont entre autres une mise en commun des résultats des enquêtes, de la méthodologie utilisée pour arriver aux conclusions (expertises externes utilisées, simulations,...).

Les résultats partagés sont anonymisés.

L'OE participe à la mise en place du nouveau programme d'évaluation par les pairs.

L'OE participe au groupe de travail révisant les guides d'instructions à l'intention des organismes d'enquêtes afin de se conformer aux nouvelles directives européennes.

Moyens mis en œuvre

10. Personnel

A.B. 33 22 10 110017 : Rémunérations de l'organe d'enquêtes des accidents et incidents ferroviaires.

Europees overleg
(Wet 30.08.2013, art. 114)

Het onderzoeksorgaan neemt deel aan de activiteiten van het netwerk van nationale onderzoeksorganen die plaatsvinden onder toezicht van het EUAR (European Union Agency for Railways) en werkt mee aan de Europese harmonisatie van de regelgeving en de onderzoeksprocedures.

Dit laat een uitwisseling van goede praktijken en een ontwikkeling van richtsnoeren tussen de lidstaten toe, met als doel één visie, één gezamenlijke interpretatie, over de praktische toepassing van de Europese richtlijnen te bekomen.

Tijdens de vergaderingen worden de resultaten van onderzoeken en de gebruikte onderzoeksmethoden (externe deskundigen, simulaties,...) gedeeld.

De gedeelde resultaten zijn anoniem.

Het OO neemt deel aan het in invoeren van een nieuw programma voor peer-reviews.

Het OO neemt deel aan de werkgroep die de instructiehandleiding voor de onderzoeksorganen herwerkt, dit om ze conform te maken aan de nieuwe Europese richtlijnen.

Aangewende middelen

10. Personeel

B.A. 33 22 10 110017: Bezoldigingen van het orgaan voor onderzoek van spoor ongevallen en spoorincidenten.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	461	557	550	550	550	550	550	Vastleggingen
Liquidations	461	557	550	550	550	550	550	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Loi du 30 août 2013, loi portant le code ferroviaire, modifiée par la loi du 20 janvier 2021.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, gewijzigd bij de wet van 20 januari 2021.

Le Code ferroviaire transpose partiellement :

1° la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté, telle que modifiée par la directive 2016/882 de la Commission du 1^{er} juin 2016 modifiant la directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil concernant les exigences linguistiques ;

2° la directive 2012/34/UE du Parlement Européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen ;

3° la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne ;

4° la directive (UE) 2016/798 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à la sécurité ferroviaire.

La création d'un organisme indépendant chargé d'enquêter sur les accidents et incidents ferroviaires dans le but d'améliorer la sécurité est prévue par la Directive européenne 2016/798.

L'organisme d'enquête (OE) organise une enquête après chaque accident grave survenu sur le système ferroviaire. En plus des accidents graves, l'OE peut effectuer des enquêtes sur les accidents et incidents qui dans des circonstances légèrement différentes auraient pu conduire à des accidents graves, y compris les défaillances techniques au niveau des sous-systèmes structures ou des constituants d'interopérabilité.

Les rapports d'enquête sont rendus publics et ont pour but d'informer les parties concernées, l'industrie, les organismes de réglementation, mais également la population en général. C'est pourquoi l'OE publie, d'une part, le rapport en deux langues (français et néerlandais) et, d'autre part, un résumé en quatre langues (français, néerlandais, allemand et anglais) afin de faire prendre connaissance des éléments principaux d'une enquête.

L'OE participe et organise des séminaires pour partager les résultats des enquêtes.

L'OE établit et tient à jour une banque de données de tous les accidents et incidents d'exploitation.

Cette base de données répertorie les événements en fonction des éléments fournis par les entreprises ferroviaires et par le gestionnaire d'infrastructure.

Deze Spoorcodex voorziet in de gedeeltelijke omzetting van:

1° de richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap, zoals gewijzigd door de richtlijn 2016/882 van de Commissie van 1 juni 2016 tot wijziging van richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad betreffende de taalvereisten;

2° de richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte;

3° de richtlijn (EU) 2016/797 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 betreffende de interoperabiliteit van het spoorwegsysteem in de Europese Unie;

4° de richtlijn (EU) 2016/798 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2016 inzake veiligheid op het spoor.

De Europese Richtlijn 2016/798 ligt aan de grondslag van de oprichting van een onafhankelijk orgaan dat instaat voor het onderzoek naar de ongevallen en incidenten op het spoor, met als doel de veiligheid te verbeteren.

Het onderzoeksorgaan (OO) stelt een onderzoek in na elk ernstig ongeval dat zich op het spoorwegsysteem heeft voorgedaan. Naast het onderzoeken van ernstige ongevallen kan het OO ook onderzoeken voeren naar ongevallen en incidenten die, onder licht verschillende omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen, met inbegrip van technische gebreken in de subsystemen van structurele aard of in de interoperabele onderdelen.

De verslagen van de veiligheidsonderzoeken worden openbaar gemaakt en hebben tot doel informatie te verstrekken aan de betrokken partijen, de industrie, de regelgevingsinstanties, maar ook aan de bevolking in het algemeen. Dat is de reden waarom het OO enerzijds het rapport in twee talen (Nederlands en Frans) en anderzijds een samenvatting in vier talen (Frans, Nederlands, Duits en Engels) publiceert om de voornaamste elementen van een onderzoek mee te delen.

Het OO neemt deel aan en organiseert seminars om de resultaten van de onderzoeken te delen.

Door het OO wordt een gegevensbank met betrekking tot alle exploitatieongevallen en -incidenten opgericht en bijgewerkt.

De voorvallen worden in deze gegevensbank opgenomen op basis van de elementen die de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen hebben meegedeeld.

La base de données est mise à la disposition de l'Autorité de sécurité (SSICF) et permet de disposer d'indicateurs communs de sécurité, tels que prévus par les directives européennes.

L'OE procède avec les organismes d'enquête des autres Etats-membres de l'Union européenne à un échange de vues et d'expériences en vue de l'élaboration de méthodes d'enquête communes et de principes communs pour le suivi des recommandations en matière de sécurité et d'adaptation au progrès scientifique et technique.

L'OE fait appel à des organismes externes pour surveiller et améliorer son fonctionnement et la satisfaction de ses clients.

L'OE est également responsable d'effectuer une enquête en cas d'accident grave survenu sur une ligne ferroviaire musée (trains touristiques).

La Directive européenne 2016/798 énonce clairement que l'organisme d'enquête ne peut avoir de lien avec le SSICF, avec tout organisme de réglementation des chemins de fer ou avec toute autre instance dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission d'enquête.

La question de l'indépendance de l'OE est toutefois plus complexe que la seule relation avec d'autres organismes. Des éléments tels que la position organisationnelle, l'autonomie de décision, les compétences du personnel, la disponibilité de ressources suffisantes au sens large (financières, humaines et matérielles) sont tous déterminants pour l'indépendance pratique.

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 7 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.

Correction technique 2022 : -7 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

De gegevensbank wordt ter beschikking gesteld van de Nationale Veiligheidsinstantie (DVIS) en maakt het mogelijk over gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren te beschikken, zoals bepaald door de Europese richtlijnen.

Het OO wisselt meningen en ervaringen uit met onderzoeksorganen van de andere Lidstaten van de Europese Unie met het oog op de ontwikkeling van gemeenschappelijke onderzoeksmethoden en beginselen voor de opvolging van de veiligheidsaanbevelingen en de aanpassing aan de vooruitgang op technisch en wetenschappelijk gebied.

Het OO doet een beroep op externe organisaties om zijn werking en de tevredenheid van zijn klanten te monitoren en te verbeteren.

Het OO moet ook een onderzoek instellen na elk ernstig ongeval op een museumspoorlijn (toeristische treinen).

In de Europese Richtlijn 2016/798 is duidelijk bepaald dat het onderzoeksorgaan geen enkele band mag hebben met de DVIS of met welke spoorweginstelling dan ook of elke andere instelling waaruit een belangenconflict bij een onderzoek zou voortvloeien.

Het probleem van de onafhankelijkheid van het OO gaat echter verder dan de relatie met andere instellingen. Andere elementen, zoals de hiërarchische plaats in de organisatie, de beslissingsautonomie, de bevoegdheden van het personeel, de beschikbaarheid over voldoende financiële, menselijke en materiële middelen, zijn van uiterst belang voor zijn praktische onafhankelijkheid.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 7 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.

Technische correctie 2022: -7 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

11. Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 11 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

11. Werkingskosten

B.A. 33 22 11 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	33	364	389	445	445	445	445	Vastleggingen
Liquidations	12	364	389	445	445	445	445	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Afin que l'Organisme d'Enquête puisse accomplir ses tâches, les dépenses de fonctionnement sont nécessaires.

Méthode de calcul de la dépense

a) 163 000 euros : Un montant est réservé pour la rémunération d'experts externes consultés en cas d'enquête sur un accident lorsque le service ne dispose pas de la connaissance en interne : ergonomes, psychologues, spécialistes des facteurs humains, ou techniques.

Faire appel à de l'expertise externe permet d'augmenter le niveau de qualité des enquêtes tout en assurant l'indépendance de l'OE.

En outre, il est prévu de préparer un contrat-cadre pour faciliter l'utilisation de l'expertise externe. Cela est dû aux difficultés à finaliser dans l'année les contrats d'utilisation de l'expertise externe. Dans ce cadre, un budget de 25 000 euros est prévu pour l'assistance juridique et l'assistance technique dans la préparation de ce contrat-cadre.

b) 74 000 euros : Un montant est destiné au paiement de l'appui technique pour renforcer l'exécution des missions de la cellule d'enquête :

- Appel à des laboratoires externes dans le cadre des enquêtes ;
- Utilisation d'un drone dans le cas d'accident pour réaliser des photographies d'ensemble vu l'évolution continue de la technique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Opdat het onderzoeksorgaan zijn taken zou kunnen uitvoeren, zijn de werkingsuitgaven noodzakelijk.

Berekeningsmethode van de uitgave

a) 163 000 euro: Een bedrag is bestemd voor de betaling van externe deskundigen die bij het onderzoek naar een ongeval worden geraadpleegd, wanneer de dienst zelf niet over de nodige kennis beschikt: ergonomen, psychologen, specialisten in menselijke of technische factoren.

Benutting van externe deskundigheid maakt het mogelijk het kwaliteitsniveau van de onderzoeken te verhogen en daarbij de onafhankelijkheid van het OO te waarborgen.

Voorts is het de bedoeling een kaderovereenkomst op te stellen om het gebruik van externe deskundigheid te vergemakkelijken. Dit is te wijten aan de moeilijkheden bij het afronden van de contracten voor het gebruik van externe deskundigheid in de loop van het jaar. Er is 25 000 euro uitgetrokken voor juridische en technische bijstand bij de opstelling van dit kadercontract.

b) 74 000 euro: Een bedrag is bestemd voor de betaling van technische ondersteuning ter versterking van de uitvoering van de opdrachten van de onderzoekscel:

- Beroep op externe laboratoria in het kader van de onderzoeken;
- Gebruik van een drone in geval van een ongeval om overzichtsfoto's te maken gelet op de voortdurende ontwikkeling van de technologie.

c) 36 000 euros : Un montant est destiné à couvrir des dépenses diverses :

- Couvrir diverses dépenses, à savoir : les frais de catering sur les sites d'accidents ainsi que les frais de participation aux séminaires spécifiques prévus pour la formation du personnel ;
- Assurer le remboursement des débours du personnel de l'OE ;
- Couvrir les frais de nettoyage, de réparation et d'entretien des véhicules utilisés par l'OE ;
- Couvrir les frais de GSM (voix + data (3/4G)) de l'organisme d'enquête ;
- L'achat d'ouvrages sur le monde ferroviaire et son évolution, l'achat de normes, de publications, de journaux, la souscription d'abonnements annuels spécialisés, traitant spécifiquement des accidents survenus et des techniques de détection des failles pouvant entraîner des accidents ;
- L'achat de biens visant à assurer la protection individuelle des intervenants sur le terrain. Les achats couvrent les vêtements de protection, chaussures, casques, gants, masques, batteries pour lampes-torches, produits désinfectants,... Les équipements de sécurité ont une date de validité et doivent être renouvelés pour assurer la sécurité des enquêteurs sur le site d'un accident ;
- Certaines protections individuelles tels que des filtres de masques à gaz, combinaisons TYCHEM ne peuvent être commandés à l'avance car spécifiques au type de matières dangereuses rencontrées sur le site d'un accident. De plus, ce matériel particulier demande des conditions particulières de conservation (sous vide,...) ;
- Amélioration de la communication : organisation de séminaires, salle, catering, traduction simultanée,... ;
- Réorganisation des procédures pour diminuer l'empreinte écologique ;
- Assurance pour utilisation des véhicules personnels dans le cadre des missions.

d) 20 000 euros : Un montant est destiné à :

- Couvrir les frais de préparation, rédaction et publication du rapport annuel de l'OE. Le rapport annuel doit être publié en néerlandais, français et anglais pour être envoyé à l'Agence ferroviaire européenne (ERA) ;

c) 36 000 euro: Een bedrag is bestemd voor diverse uitgaven:

- Het dekken van diverse uitgaven, namelijk: de cateringkosten op de plaatsen van ongevallen en de kosten voor het bijwonen van de specifieke seminars gepland voor de opleiding van het personeel;
- Het verzekeren van de terugbetaling van de uitgaven van het personeel van het OO;
- Het dekken van de kosten voor de reiniging, de reparatie en het onderhoud van de voertuigen die door het OO worden gebruikt;
- Het dekken van de gsm-kosten (spraak + data (3/4G)) van het Onderzoeksorgaan;
- Het aankopen van werken over de spoorwegwereld en de evolutie ervan, het aankopen van normen, publicaties, kranten, het aanschaffen van jaarlijkse gespecialiseerde abonnementen die specifiek betrekking hebben op ongevallen die zich hebben voorgedaan en technieken voor het opsporen van gebreken die tot ongevallen kunnen leiden;
- Het aankopen van goederen die erop gericht zijn de individuele bescherming van de tussenkomende partijen op het terrein te waarborgen. De aankopen hebben betrekking op beschermingskledij, schoenen, helmen, handschoenen, maskers, batterijen voor zaklampen, ontsmettingsmiddelen,... De veiligheidsuitrustingen hebben een geldigheidsdatum en moeten vervangen worden om de veiligheid van de onderzoekers op de plaats van een ongeval te garanderen;
- Bepaalde individuele beschermingen zoals filters voor gasmaskers, TYCHEM-pakken kunnen niet op voorhand besteld worden aangezien ze specifiek zijn voor het soort gevaarlijke stoffen dat op de plaats van een ongeval wordt aangetroffen. Bovendien vereist dit specifieke materieel bijzondere bewaaromstandigheden (vacuüm,...);
- Verbetering van de communicatie: organisatie van seminars, zaal, catering, simultaanvertaling,...;
- Reorganisatie van de procedures om de ecologische voetafdruk te verkleinen;
- Verzekering voor het gebruik van privéwagens voor dienstreizen.

d) 20 000 euro: Een bedrag is bestemd voor:

- Het dekken van de kosten verbonden aan voorbereiding, opstelling en publicatie van het jaarverslag van het OO. Het jaarverslag moet in het Nederlands, Frans en Engels worden gepubliceerd om naar het Europees Spoorwegbureau (ERA) te worden gestuurd;

- Couvrir les frais de traduction, tant en ce qui concerne les documents entrants que ceux amenés à être transmis aux instances externes ;
- Les bulletins d'informations générales publiés en début d'enquête sont traduits afin d'être disponibles en 4 langues ;
- Les rapports d'enquête de sécurité sont publiés dans les deux langues nationales, le budget de traduction d'un rapport est important ;
- Une partie des rapports (résumé, conclusions, recommandations) doit être également traduite en anglais pour la base de données de l'ERA ;
- Une partie des rapports (résumé, conclusions, recommandations) est traduite en allemand.

e) 60 000 euros : Cette somme est destinée à assurer la formation des membres du personnel de l'Organisme d'Enquête :

- Formation de nouveaux enquêteurs ;
- Formation continue des enquêteurs afin de suivre l'évolution des technologies, des réglementations et directives européennes afin de rester crédible.

f) 2 000 euros : Cette somme est destinée à couvrir les frais de carburant des véhicules utilisés par les membres de l'organisme d'enquête.

g) 9 000 euros : Il s'agit des crédits pour le remboursement des frais pour les missions à l'étranger. Au cours de l'année 2021, l'organisme d'enquête participera de façon active au programme de surveillance par les pairs et sera amené à se rendre à l'étranger dans le cadre de cette mission.

L'estimation est basée sur l'expérience des années précédentes : rapport annuel, frais d'expertises,...

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Basé sur les besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

- Het dekken van de vertaalkosten, zowel voor wat betreft de inkomende documenten als voor degene die naar de externe instanties moeten worden doorgestuurd;
- De algemene informatiebulletins die bij het begin van het onderzoek worden gepubliceerd, worden vertaald om in 4 talen beschikbaar te zijn;
- De verslagen betreffende de veiligheidsonderzoeken worden in beide landstalen gepubliceerd, het budget voor de vertaling van een verslag is aanzienlijk;
- Een deel van de verslagen (samenvatting, conclusies, aanbevelingen) moet ook in het Engels worden vertaald voor de ERA-databank;
- Een deel van de verslagen (samenvatting, conclusies, aanbevelingen) wordt vertaald in het Duits.

e) 60 000 euro: Dit bedrag is bestemd voor het verzekeren van de opleiding van het personeel van het Onderzoeksorgaan:

- Opleiding van nieuwe onderzoekers;
- Continue opleiding van de onderzoekers om de evolutie van de technologieën, de Europese verordeningen en richtlijnen te volgen en aldus geloofwaardig te blijven.

f) 2 000 euro: Dit bedrag dient ter dekking van de brandstofkosten van de voertuigen die door de leden van het Onderzoeksorgaan worden gebruikt.

g) 9 000 euro: Het betreft de kredieten voor de vergoeding van de onkosten voor de buitenlandse zendingen. In de loop van het jaar 2021 zal het Onderzoeksorgaan actief deelnemen aan het peer-monitoringprogramma en in het kader van deze opdracht naar het buitenland moeten reizen.

De schatting is gebaseerd op de ervaring uit voorgaande jaren: jaarverslag, kosten van expertises,...

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 22 11 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

B.A. 33 22 11 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1	45	45	45	45	45	45	Vastleggingen
Liquidations	12	45	45	45	45	45	45	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Afin que l'Organisme d'Enquête puisse accomplir ses tâches, les dépenses de fonctionnement informatiques sont nécessaires.

L'OE souhaite poursuivre l'optimisation au niveau de :

- Suivi des enquêtes en mode projet ;
- Bases de données accidents / incidents :
 - Amélioration, sécurisation (RGPD) et gestion continue des bases de données FileMaker de l'OE. FileMaker n'est supporté ni par le service ICT du SPF ni par la Smals ;
 - Mise à jour nécessaire pour donner suite à l'évolution des bases de données des entreprises ferroviaires et du gestionnaire d'infrastructure ;
 - Modification de la classification des événements en fonction du projet CSM ASLP de l'EUAR (European Union Agency for Railways). Le projet COR a été abandonné ;
 - Poursuite du travail concernant l'amélioration des analyses de données : tendances observées,... ;
 - Mise à jour de logiciels ;
 - Modification des bases de données en fonction des projets de l'agence européenne et des règlements de la Commission européenne.

Renouvellement du Hosting et maintenance du site internet de l'OE.

Méthode de calcul de la dépense

Sur base des achats précédents et sur base des prix du marché.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Opdat het Onderzoeksorgaan zijn taken zou kunnen uitvoeren, zijn de werkingsuitgaven met betrekking tot informatica noodzakelijk.

Het OO wil de optimalisatie voortzetten op het vlak van:

- Opvolging van de onderzoeken in projectmodus;
- Databanken voor ongevallen/incidenten:
 - Het verbeteren, beveiligen (GDPR) en doorlopend beheren van de FileMaker-databases van het OO. FileMaker wordt niet ondersteund door de ICT-dienst van de FOD noch door Smals;
 - Update die nodig is naar aanleiding van de evolutie van de databanken van de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerder;
 - Wijziging van de indeling van de evenementen volgens het CSMP ASLP-project van het l'EUAR (European Union Agency for Railways). Het COR project is stopgezet;
 - Voortzetting van de werkzaamheden ter verbetering van de gegevensanalyses: waargenomen trends,...;
 - Update van softwaretoepassingen;
 - Wijziging van de databanken op basis van de projecten van het Europees Bureau en de verordeningen van de Europese Commissie.

Vernieuwing van de Hosting en onderhoud van de website van het OO.

Berekeningsmethode van de uitgave

Op basis van de eerdere aankopen en de marktprijzen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 22 11 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais de personnel.

B.A. 33 22 11 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1	1	3	3	3	3	3	Vastleggingen
Liquidations	1	1	3	3	3	3	3	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- De frais de connexion internet pour le télétravail.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Le montant demandé en 2022 tient compte d'une augmentation du nombre de télétravailleurs et de l'évolution de l'indemnité accordée dans le cadre de ce régime de travail, en raison des mesures visant à enrayer la propagation de la covid-19.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De voorziening in 2022 weerspiegelt een toename van het aantal telewerkers en de verhoging van de telewerkvergoeding als gevolg van maatregelen om de verspreiding van covid-19 tegen te gaan.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 22 11 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

B.A. 33 22 11 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materiaal.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	56	56	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	56	56	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Cette somme est destinée à l'achat des véhicules propres pour l'organisme d'enquête. L'organisme d'enquête doit disposer d'autonomie pour se rendre sur les lieux des accidents ou incidents et doit s'assumer en matière de mobilité. L'organisme d'enquête doit se rendre sur les lieux des accidents rapidement. L'accès au site ne peut se faire en transport public et doit être possible à toute heure du jour et de la nuit, ainsi que le weekend et les jours fériés.

Dans le cadre d'un accident, un système de relais entre les enquêteurs est mis en place, que ce soit durant la journée ou durant la nuit.

Pour diminuer l'empreinte écologique et la sous-utilisation de certaines voitures de service, l'OE est en train de modifier ses procédures.

A l'avenir, il y aura plus d'utilisation des voitures personnelles, ce qui justifie la prévision d'un contingent kilométrique et des assurances spécifiques.

Il a été décidé de conserver un véhicule utilitaire neuf et une ou deux voitures de service à utiliser à partir du bureau (diminution des trajets).

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les prix indicatif du marché à venir. 2 véhicules sont prévus (modèle de référence Audi A4 break hybride, 40 000 euros l'unité). S'ajoutent par suite les aménagements du véhicule.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 11 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exception des dépenses informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Dit bedrag is bedoeld voor de aanschaf van eigen voertuigen voor het Onderzoeksorgaan. Het Onderzoeksorgaan moet zich autonoom naar de plaats van het ongeval of incident kunnen begeven en de verantwoordelijkheid aangaande zijn mobiliteit op zich nemen. Het Onderzoeksorgaan moet snel op de plaats van het ongeval aankomen. Toegang tot de site kan niet plaatsvinden met het openbaar vervoer en moet op elk moment van de dag of de nacht, alsook in het weekend en op feestdagen mogelijk zijn.

In het kader van een ongeval wordt er een aflossingssysteem tussen de onderzoekers geïmplementeerd, ongeacht of dat ongeval overdag of 's nachts gebeurt.

Om de ecologische voetafdruk en de onderbenutting van bepaalde dienstauto's te verkleinen, is het OO zijn procedures aan het aanpassen.

In de toekomst zal er meer worden gebruikgemaakt van privéauto's, wat het voorzien in een kilometercontingent en specifieke verzekeringen rechtvaardigt.

Er is beslist om een nieuw bedrijfsvoertuig en een of twee dienstauto's te behouden voor gebruik vanaf het kantoor (vermindering van het aantal ritten).

Berekeningsmethode van de uitgave

Op basis van indicatieve toekomstige marktprijzen. 2 voertuigen zijn gepland (referentiemodel Audi A4 hybride estate, 40 000 euro per stuk). Dan is er nog de uitrusting van het voertuig.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 11 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	10	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	0	10	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Chaque année, en fonction des besoins et des possibilités, l'OE essaie d'acquérir de nouveaux instruments de mesure au prix du marché.

Méthode de calcul de la dépense

En fonction des prix du marché. Diverses études ont été réalisées afin d'évaluer l'opportunité d'acheter le matériel en fonction du nombre d'utilisation potentielle de l'évolution technologique rapide

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 11 742204 : investissements informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Elk jaar probeert het OO, afhankelijk van de behoeften en mogelijkheden, nieuwe meetapparatuur aan te schaffen tegen de marktprijs.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op de marktprijzen. Er zijn verschillende studies uitgevoerd om de wenselijkheid van de aanschaf van de apparatuur te beoordelen op basis van het potentiële aantal toepassingen van de snel veranderende technologie

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 11 742204: Investeringsuitgaven Informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	6	6	6	6	6	6	Vastleggingen
Liquidations	0	6	6	6	6	6	6	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat de licences de logiciel pour améliorer la procédure de suivi en mode projet pour être compatible avec les logiciels mis à disposition par le SPF et permettre de finaliser les rapports d'enquête dans les meilleurs délais.

Acquisition de matériel informatique en remplacement du matériel défectueux ou devenu obsolète.

Achat et renouvellement des licences de software pour l'établissement de la base de données.

Renouvellement des licences pour des softwares en vue d'une utilisation optimale des données disponibles

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van softwarelicenties om de opvolgingsprocedure in projectmodus te verbeteren met het oog op compatibiliteit met de software die door de FOD ter beschikking wordt gesteld, zodat de onderzoeksverslagen zo snel mogelijk afgerond kunnen worden.

Aankoop van informaticamaterieel ter vervanging van defect of verouderd materieel.

Aankoop en vernieuwing van softwarelicenties voor het opzetten van de databank.

Vernieuwing van licenties voor software met het oog op een optimaal gebruik van de gegevens in de OO-

dans la base de données de l'OE. Ceci, aussi bien dans le cadre des enquêtes et de leur mise à disposition du SSICF que dans le cadre de l'analyse des tendances des événements au niveau des acteurs (entreprises ferroviaires et gestionnaire d'infrastructure).

Méthode de calcul de la dépense

Sur base des achats précédents et sur base des prix du marché.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

atabank. Zowel in het kader van de onderzoeken en de terbeschikkingstelling ervan aan de DVIS als voor het analyseren van de tendensen in de gebeurtenissen bij de betrokken actoren (spoorwegondernemingen en infrastructuurbeheerder).

Berekeningsmethode van de uitgave

Op basis van de eerdere aankopen en de marktprijzen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****PROGRAMME 22/2****ORGANE D'ENQUETE NAVIGATION*****Missions assignées***

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

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

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

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

La mission de l'OFEAN consiste essentiellement à enquêter sur les causes des incidents et accidents survenus en mer et dans les eaux maritimes et éventuellement à formuler les recommandations nécessaires en vue d'éviter la répétition de tels incidents et accidents. Les enquêtes de sécurité menées en vertu de la loi précitée ne sont pas destinées à déterminer les responsabilités ni à établir les culpabilités.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN****PROGRAMMA 22/2****ONDERZOEKSORGAAN SCHEEPVAART*****Toegewezen opdrachten***

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

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

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

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

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

En outre, l'OFEAN est chargé d'appliquer d'autres dispositions de la directive. Il doit, entre autres : décider de la pertinence d'une enquête, collaborer avec les organismes d'enquêtes des autres États du pavillon, faire rapport à la Commission européenne,...

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

Objectifs poursuivis par le programme

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

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

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

Moyens mis en œuvre

20. Personnel

A.B. 33 22 20 110003 : Rémunérations et allocations quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

Tevens wordt FOSO belast met het uitvoeren van andere bepalingen van de richtlijn. Dit houdt onder meer in: beslissen over het al dan niet instellen van een onderzoek, het maken van afspraken met onderzoeksorganen uit andere Staten, het rapporteren aan de Europese Commissie,...

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

Nagestreefde doelstellingen door het programma

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

Om een onafhankelijke en structurele financiering van FOSO mogelijk te maken, werd een begrotingsfonds met betrekking tot de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen. FOSO moet haar oprichtings-, personeels-, en werkingskosten van allerlei aard vanuit dit fonds betalen.

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

Aangewende middelen

20. Personeel

B.A. 33 22 20 110003: Bezoldigingen en allerlei toelagen: vast en stagelopen personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	159	189	185	185	185	185	185	Vastleggingen
Liquidations	159	189	185	185	185	185	185	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 4 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Corrections techniques 2022 : -4 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

21 Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 21 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 4 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correcties 2022: -4 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

21. Werkingskosten

B.A. 33 22 21 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	3	76	71	51	71	71	71	Vastleggingen
Liquidations	12	76	71	51	71	71	71	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Directive 2009/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes et modifiant la directive 1999/35/CE du Conseil et la directive 2002/59/CE du Parlement européen et du Conseil.

Loi du 2 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Arrêté royal du 3 août 2012 relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation précisant le rapportage et fixant la carte de légitimation.

Arrêté royal du 1^{er} octobre 2012 relatif à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation précisant les modalités d'organisation, de composition et de fonctionnement et fixant les compétences du personnel.

Arrêté royal du 11 juillet 2016 relatif à la désignation d'un directeur nommé auprès de l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor scheepvaartongevallen.

Koninklijk besluit van 3 augustus 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen tot nadere regeling van de rapportering en tot vaststelling van de legitimatiekaart.

Koninklijk besluit van 1 oktober 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen tot nadere regeling van de organisatie, de samenstelling en de werking en tot vaststelling van de bekwaamheden van de personeelsleden.

Koninklijk besluit van 11 juli 2016 betreffende de aanstelling van een directeur bij de federale onderzoeksinstantie voor scheepvaartongevallen.

Loi du 11 août 2017 modifiant la loi du 5 février 2007 relative à la sécurité maritime, la loi du 2 juin 2012 relative à l'autorité fédérale d'enquête sur les accidents de navigation et la loi organique du 27 décembre 1990 portant création des fonds budgétaires.

Nature des dépenses autorisées :

Les frais de création, de personnel et de fonctionnement de toute nature concernant l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, tel que visé à l'article 7 de la loi du 12 juin 2012 relative à l'organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation.

Méthode de calcul de la dépense

Frais d'exploitation :

- Recours à des experts : 61 000 euros
- Voitures de service (entretien et consommation) : 1 000 euros
- Vêtements de sécurité : 1 000 euros
- Formations : 1 000 euros
- Missions à l'étranger (4 000 euros), notes de frais (1 000 euros), missions de service avec le train (système CTOL) (1 000 euros) : 6 000 euros
- Dépenses diverses : 1 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Basé sur les besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 21 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

Wet van 11 augustus tot wijziging van de wet van 5 februari 2007 betreffende de maritieme beveiliging, de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen en de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van de begrotingsfondsen.

Aard van de toegestane uitgaven:

De oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard met betrekking tot de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, zoals bedoeld in artikel 7 van de wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Werkingskosten:

- Beroep op deskundigen: 61 000 euro
- Dienstwagens (onderhoud en verbruik): 1 000 euro
- Veiligheidskledij: 1 000 euro
- Opleidingen: 1 000 euro
- Zendingen buitenland (4 000 euro), onkostennota's (1 000 euro), dienstverplaatsingen met de trein (CTOL-systeem) (1 000 euro): 6 000 euro
- Diverse uitgaven: 1 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 21 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	9	1	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	9	1	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Coût annuel pour 3 licences d'utilisation du logiciel IncidentXP, propre à la circulation maritime.

Berekeningsmethode van de uitgave

Jaarlijkse kosten voor 3 licenties van IncidentXP software, specifiek voor maritiem verkeer.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

En raison d'un besoin apparu fin 2020, et reconduit annuellement, 10 000 euros seront nécessaires pour la licence d'utilisation du logiciel Incident XP.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 21 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non imposables).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Er is 10 000 euro nodig voor de softwarelicentie Incident XP, omdat die eind 2020 nodig is geworden en jaarlijks wordt verlengd.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 21 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	2	2	2	2	2	2	Vastleggingen
Liquidations	0	2	2	2	2	2	2	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- De frais de connexion internet pour le télétravail.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Le montant demandé en 2022 tient compte d'une augmentation du nombre de télétravailleurs et de l'évolution de l'indemnité accordée dans le cadre de ce régime de travail, en raison des mesures visant à enrayer la propagation de la covid-19.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

De voorziening in 2022 weerspiegelt een toename van het aantal telewerkers en de verhoging van de telewerkvergoeding als gevolg van maatregelen om de verspreiding van covid-19 tegen te gaan.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements		0	0	20	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations		0	0	20	0	0	0	Vereffeningen

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

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

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 21 742204: Investeringsuitgaven inzake informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	0	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat de petit matériel.

Méthode de calcul de la dépense

Prix du marché.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van klein materieel.

Berekeningsmethode van de uitgave

Marktprijs.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****PROGRAMME 22/3****SERVICE MEDIATION AERIENNE****Missions assignées**

L'arrêté royal du 15 mars 2002 portant création d'un Service autonome de Médiation du Gouvernement Fédéral pour l'Aéroport de Bruxelles-National est paru au Moniteur Belge du 30 mars 2002. Ce service est opérationnel depuis le 1^{er} février 2002. La Loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses.

Ses missions ont été définies comme suit :

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

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

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

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN****PROGRAMMA 22/3****OMBUDSDIENST LUCHTVAART****Toegewezen opdrachten**

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een autonome Ombudsdienst van de federale regering voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, is verschenen in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002. Deze dienst is operationeel sinds 1 februari 2002. De Wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen.

De opdrachten van deze dienst zijn:

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

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

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

Objectifs poursuivis par le programme

Ce service autonome examine et traite les plaintes relatives aux nuisances sonores occasionnées par les avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National et assure le secrétariat du Forum de concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National, bien que les réunions de ce Forum aient été suspendues par décision ministérielle.

Le Service de Médiation est fonctionnellement autonome et indépendant, notamment, vis-à-vis des services de la DGTA, et plus généralement pour tout ce qui découle des tâches qui lui sont assignées. Cela n'empêche pas le Service de Médiation de pouvoir collaborer avec les différentes instances dans l'intérêt de la poursuite des différentes tâches. Ce service mène ses missions en toute indépendance, dont la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents pour traiter et déterminer les causes des plaintes des riverains de l'Aéroport de Bruxelles-National.

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

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

Les plaintes et demandes qui ne concernent pas directement les missions légales du Service de Médiation sont malgré tout traitées, en ce sens où les dossiers sont transmis aux bonnes personnes afin d'assurer la bonne continuité administrative des demandes.

En 21 années d'existence, le Service de Médiation a traité plus de 14.500.000 plaintes et le volume actuel est de 10.000 plaintes par mois.

Le Service de Médiation fournit un effort important en matière de communication pro-active, sur les réseaux sociaux, en avertissant des fermetures de pistes, des travaux, des changements de pistes ou des conditions météorologiques qui ont une influence sur l'utilisation des pistes et des procédures d'atterrissage et de décollage. Lorsque les utilisations préférentielles des

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Deze autonome dienst onderzoekt en behandelt de klachten inzake geluidsoverlast veroorzaakt door de vliegtuigen die de Luchthaven Brussel-Nationaal gebruiken en verzekert het secretariaat van het Overlegforum voor de Luchthaven Brussel-Nationaal, hoewel de vergaderingen van dit forum voor onbepaalde tijd werden opgeschort door ministerieel besluit.

De Ombudsdienst functioneert autonoom en onafhankelijk, ten opzichte van de diensten van het DGLV en in het algemeen voor alles wat voortvloeit uit de toevertrouwde taken. Dat belet niet dat de Ombudsdienst in het belang van het voortzetten van de verschillende opdrachten met die verschillende instanties kan samenwerken. Deze dienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit. Deze opdrachten omvatten het verzamelen, registreren en analyseren van alle inlichtingen die relevant zijn om de oorzaken van de klachten van de omwonenden van de Luchthaven van Brussel-Nationaal te behandelen en te bepalen.

De Ombudsdienst voert zijn opdrachten in alle onafhankelijkheid uit en doet, binnen redelijke mate en termijn en zonder schending van de vertrouwelijkheidsclausules die gebruikelijk zijn in de luchtvaartsector, beroep op alle informatie waarover het DGLV, de coördinator van de slots en skeyes beschikken en die nodig zijn voor de uitvoering van zijn opdrachten.

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

De klachten en aanvragen die niet rechtsreeks betrekking hebben op de legale missies van de Ombudsdienst, worden desondanks nog steeds behandeld, in die zin dat de dossiers aan de juiste en betrokken personen worden bezorgd teneinde een goede administratieve continuïteit van de aanvragen te waarborgen.

In haar 21 jarig bestaan heeft de Ombudsdienst meer dan 14.500.000 klachten behandeld en het huidige volume bedraagt 10.000 klachten per maand.

De Ombudsdienst levert een belangrijke inspanning inzake proactieve communicatie, op de sociale netwerken, door sluitingen van banen aan te kondigen, werkzaamheden, baanwijzigingen of meteorologische condities die een invloed hebben op het baangebruik en de landing- en opstijgprocedures. Wanneer het preferentieel baangebruik niet wordt toegepast,

pistes ne sont pas appliquées, la diffusion d'information se fait presque en permanence, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

A titre d'exemple, par mois, les messages du Médiateur aérien sont consultés par plus de 140.000 personnes quant à l'utilisation des pistes ; ce qui prouve l'impact d'une communication intensive puisque le Service de Médiation doit aussi tenir à jour la documentation relative aux nuisances sonores et aux trajectoires des aéronefs à l'Aéroport de Bruxelles-National.

Le Service de Médiation publie de nombreuses fiches d'information reprenant une description précise des différentes procédures de vol, et présente chaque année un Rapport Annuel d'activités au Ministre de la Mobilité. Ce Rapport Annuel se veut un inventaire complet et historique de la situation, avec énumération de nombreuses données chiffrées afin de permettre à tous les décideurs de disposer d'une documentation objective et chiffrée de la situation des survols (cartes de survols, évolution du trafic, inventaire des décisions gouvernementales, jurisprudence, historique des procédures, normes de vent, pourcentage des utilisations annuelles de pistes).

Sur base de l'analyse des plaintes, le Service de Médiation réalise des études plus détaillées sur certains aspects de la problématique et transmet des propositions ciblées au Ministre qui a l'Aéronautique dans ses attributions.

Le Service de Médiation a collecté, en 21 années d'existence, une très importante documentation sur la problématique environnementale liée aux survols depuis Bruxelles-National, sur les aéronefs, sur les procédures aéronautiques, sur l'évolution et la jurisprudence et sur le monde de l'aviation en général.

Le Service de Médiation est composé d'une équipe de 5 membres de skeyes détachés et placés sous la direction exécutive du Directeur, Médiateur Aérien, qui est un membre du SPF Mobilité et Transports et ce en exécution d'une mise à disposition gratuite selon la convention de service du 2 mai 2002 signée entre le Ministre de la Mobilité et l'administrateur délégué de skeyes.

Moyens mis en œuvre

31. Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 31 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

gebeurt de informatieverspreiding nagenoeg permanent, 24 uur op 24 en 7 dagen op 7.

Zo worden de berichten van de Luchtvaart-Ombudsman over het baangebruik, maandelijks, door bijvoorbeeld meer dan 140.000 personen geraadpleegd; dit bewijst de impact van een intensieve communicatie vermits de Ombudsdienst ook de documentatie in verband met de geluidshinder en de vliegroutes van de vliegtuigen op de Luchthaven Brussel-Nationaal up-to-date moet houden.

De Ombudsdienst publiceert talrijke informatiefiches met een precieze beschrijving van de verschillende vliegprocedures, en stelt elk jaar een Activiteitenverslag voor aan de Minister van Mobiliteit. Dit Jaarverslag is bedoeld als een volledige en historische inventaris van de situatie, met een opsomming van talrijke cijfergegevens om alle besluitvormers objectieve en gekwantificeerde documentatie over de overvliegende vluchten te verschaffen (vliegschema's, evolutie van het vliegverkeer, inventarisatie van overheidsbesluiten, jurisprudentie, procedurele geschiedenis, windnormen, percentage van het jaarlijkse baangebruik).

Op basis van de analyse van de klachten, voert de Ombudsdienst meer gedetailleerde studies uit over bepaalde aspecten van de problematiek en bezorgt deze gerichte voorstellen aan de Minister die de luchtvaart onder zijn bevoegdheden heeft.

De Ombudsdienst heeft, in haar 21 jarig bestaan, zeer belangrijke documentatie verzameld over de milieuproblematiek die verband houdt met de overvluchten vanaf Brussel-Nationaal, de luchtvaartuigen, over het verloop van de rechtspraak en de luchtvaart in het algemeen.

De Ombudsdienst bestaat uit een team van 5 leden van skeyes, gedetacheerd en geplaatst onder de uitvoerende leiding van de Directeur, de Luchtvaart-Ombudsman, die deel uitmaakt van de FOD Mobiliteit en Vervoer en kosteloos ter beschikking wordt gesteld overeenkomstig het dienstencontract van 2 mei 2002 ondertekend tussen de Minister van Mobiliteit en de gedelegeerd bestuurder van skeyes.

Aangewende middelen

31. Werkingskosten

B.A. 33 22 31 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	10	16	16	16	16	16	16	Vastleggingen
Liquidations	10	16	16	16	16	16	16	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Les frais d'exploitation sont relatifs à des dépenses de fonctionnement, achat de consommables, des frais de déplacement, entretien des véhicules, carburant, frais de parking, entretien du matériel technique.

Méthode de calcul de la dépense

Frais Télécom : 1 300 euros
 Carburant des véhicules : 4 000 euros
 Nettoyage des véhicules : 300 euros
 Remboursement des frais exposés par le personnel : 3 000 euros
 Entretien des véhicules : 1 600 euros
 Photocopieur (location, encre, frais d'impression) : 1 200 euros
 Renouvellement de petit matériel (fournitures de bureau) : 4 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 31 121104 : frais d'exploitation informatique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

De bedrijfskosten hebben betrekking op werkingsuitgaven, aankoop van verbruiksgoederen, verplaatsingskosten, onderhoud van de voertuigen, brandstof, parkingkosten, onderhoud van het technische materieel.

Berekeningsmethode van de uitgave

Telecomkosten: 1 300 euro
 Brandstof voertuigen: 4 000 euro
 Reiniging voertuigen: 300 euro
 Vergoeding van door het personeel opgelopen kosten: 3 000 euro
 Onderhoud voertuigen: 1 600 euro
 Kopieerapparaat (huur, inkt, afdrukkosten): 1 200 euro
 Vernieuwing klein materiaal (kantoorbenodigdheden): 4 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 31 121104: Werkingsuitgaven informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	4	4	4	4	4	4	4	Vastleggingen
Liquidations	0	4	4	4	4	4	4	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

Afin que le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National puisse accomplir ses tâches, des dépenses de fonctionnement informatique sont prévues.

Méthode de calcul de la dépense

2022 et 2023 :

Abonnements : 840 euros
fournitures d'impression : 160 euros
Renouvellement licence graphique : 1 000 euros
Achat petit matériel (clavier, souris, imprimante,...) : 1 700 euros

2024 :

Abonnements : 840 euros
fournitures d'impression : 160 euros
Renouvellement licence graphique : 1 000 euros
Achat petit matériel : 1 200 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 31 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais de personnel.

Opdat de Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal in staat zou zijn zijn taken uit te voeren, zijn er werkingsuitgaven op het vlak van informatica voorzien.

Berekeningsmethode van de uitgave

2022 en 2023:

Abonnementen: 840 euro
Printerbenodigdheden: 160 euro
Hernieuwing grafische licentie: 1 000 euro
Aankoop klein materieel (klavier, muis, printer,...): 1 700 euro

2024:

Abonnementen: 840 euro
Printerbenodigdheden: 160 euro
Hernieuwing grafische licentie: 1 000 euro
Aankoop klein materieel: 1 200 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 31 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	0	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- De frais de connexion internet pour le télétravail.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B.33 22 31 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 31 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materiaal.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	25	40	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	0	0	25	40	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Les véhicules de service doivent être remplacés périodiquement.

Méthode de calcul de la dépense

Afin que le Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National puisse accomplir ses tâches, les véhicules de service doivent répondre aux conditions de circulation et répondre aux critères environnementaux.

2023 : remplacement de l'Opel Corsa (8 ans et qui atteindra les 200 000 km/bannière zone LEZ) par un véhicule électrique à autonomie de +/- 400 km, budget 25 000 euros.

2024 : remplacement de l'Opel Mokka (7 ans et qui dépassera les 250 000 km/bannière zone LEZ) par un SUV électrique à autonomie de +/- 400 km, budget 40 000 euros.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 31 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exception des dépenses informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

Dienstvoertuigen moeten periodiek worden vervangen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Opdat de Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal zijn taken zou kunnen uitvoeren, moeten de dienstvoertuigen voldoen aan de circulatievoorwaarden en milieucriteria.

2023: vervanging van de Opel Corsa (die 8 jaar oud is en 200 000 km zal bereiken/verbannen uit LEZ-zone) door een elektrisch voertuig met een bereik van +/- 400 km, budget 25 000 euro.

2024: vervanging van de Opel Mokka (die 7 jaar oud is en 250 000 km zal overschrijden/verbannen uit LEZ-zone) door een elektrische SUV met een bereik van +/- 400 km, budget 40 000 euro.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 31 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1	2	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	1	2	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Achat de mobilier et renouvellement de petit matériel.

Méthode de calcul de la dépense

2021 : achat de mobilier de bureau (meubles, armoires, bureaux) soit 2 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Diminution des besoins.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 31 742204 : investissements informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

Aankoop van meubilair en vernieuwing van klein materieel.

Berekeningsmethode van de uitgave

2021: aankoop van kantoormeubilair (meubels, kasten, bureaus), namelijk 2 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Vermindering van de behoeften.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 31 742204: Investeringsuitgaven Informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	2	3	4	0	2	0	0	Vastleggingen
Liquidations	2	3	4	0	2	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het koninklijk besluit van 15 maart 2002 houdende de oprichting van een Ombudsdienst voor de Luchthaven Brussel-Nationaal werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30 maart 2002.

Méthode de calcul de la dépense

2022 : remplacement de 2 tablettes (1 250 euros) et acquisition de 2 ordinateurs portables (2 000 euros).
2024 : remplacement de 2 ordinateurs portables (2 000 euros).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Cycle de renouvellement du matériel informatique.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Berekeningsmethode van de uitgave

2022: vervanging van 2 tablets (1 250 euro) en aankoop van 2 laptops (2 000 euro).
2024: vervanging van 2 laptops (2 000 euro).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Vernieuwingscyclus voor hardware.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS

DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES AUTONOMES

PROGRAMME 22/4

SERVICE MEDIATION VOYAGEURS FERROVIAIRES

Moyens mis en œuvre

Il sera fait appel à la provision interdépartementale.

Détail:

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

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME DIENSTEN

PROGRAMMA 22/4

OMBUDSDIENST TREINREIZIGERS

Aangewende middelen

Er zal een beroep worden gedaan op de interdepartementale provisie.

Detail:

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	558	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	558	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Il sera fait appel à la provision interdépartementale.

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Er zal een beroep worden gedaan op de interdepartementale provisie.

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	376	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	376	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Il sera fait appel à la provision interdépartementale.

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Er zal een beroep worden gedaan op de interdepartementale provisie.

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euros)
-----------------------	-----------	------------------	--------	------	------	------	------	----------------------

Engagements	185	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	162	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Il sera fait appel à la provision interdépartementale.

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Er zal een beroep worden gedaan op de interdepartementale provisie.

B.A. 33 22 41 742204: Investeringsuitgaven informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1	-	-	-	-	-	-	Vastleggingen
Liquidations	10	-	-	-	-	-	-	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Il sera fait appel à la provision interdépartementale.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er zal een beroep worden gedaan op de interdepartementale provisie.

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****PROGRAMME 22/5****SERVICE DE REGULATION DU TRANSPORT
FERROVIAIRE ET DE L'EXPLOITATION DE
L'AEROPORT BRUXELLES NATIONAL****Missions assignées**

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

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

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

En ce qui concerne l'aéroport de Bruxelles-National, un régulateur a été prévu à la suite de la privatisation de la Brussels International Airport Company (BIAC). Pour des motifs d'efficacité, il a été décidé d'adjoindre au régulateur ferroviaire des experts chargés de la régulation aéroportuaire. Cette décision a été mise en œuvre au travers de l'AR du 1^{er} février 2006 modifiant l'AR du 25 octobre 2004.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN****PROGRAMMA 22/5****DIENST REGULERING VAN HET SPOORVERVOER
EN VAN DE EXPLOITATIE VAN DE LUCHTHAVEN
BRUSSEL NATIONAAL****Toegewezen opdrachten**

De Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de Exploitatie van de Luchthaven Brussel-Nationaal is de economische regulator voor het spoor en Brussels Airport. Economische marktregulering wordt toegepast wanneer er sprake is van een natuurlijk monopolie, bv. Infrabel dat voor het beheer van de Belgische spoorweginfrastructuur instaat of Brussels Airport Company dat de luchthaven van Brussel-Nationaal uitbaat. In dergelijke gevallen dient de regulator er over te waken dat de monopolist zijn diensten aan de klanten verleent tegen marktconforme voorwaarden, 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 (of Staatssecretaris), de Europese instanties en de regulatoren in de andere Lidstaten.

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

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

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

Le Service de Régulation a été créé par AR du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres.

Une nouvelle autonomisation (personnalité juridique propre), qui est une exigence de la législation européenne, doit encore être réalisée.

Objectifs poursuivis par le programme

Support administratif

Coordination

- Des activités administratives du Service de Régulation ;
- De la communication interne et externe ;
- De la rédaction du rapport annuel.

Ferroviaire

Le Service de Régulation rend des avis motivés, formule des propositions et effectue des recherches et des études concernant le marché ferroviaire. En outre, le Service de Régulation fournit au Ministre les informations nécessaires à l'établissement des règles relatives à la licence ferroviaire, à la tarification de l'utilisation de l'infrastructure et à la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire.

Le Service de Régulation fournit également des avis motivés concernant la convention de transport conclue entre Infrabel et la SNCB.

Par ailleurs, le Service de Régulation délivre, à la demande des parties qui souhaitent conclure un accord-cadre, un avis sur cette convention.

Une grande partie des missions du Service de Régulation consiste à exercer le contrôle de différents aspects du transport ferroviaire, comme par exemple le document de référence du réseau, la convention de transport, les redevances, l'attribution des capacités, la concurrence sur les marchés de services ferroviaires, le transport international des voyageurs et l'accès non discriminatoire aux services. Une nouvelle compétence a été récemment ajoutée, à savoir le contrôle de la séparation comptable entre les activités de gestion de l'infrastructure et les activités liées au transport de voyageurs. A l'évidence l'exécution de cette mission

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

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

Een verdere verzelfstandiging (eigen rechtspersoonlijkheid), wat een vereiste is in de Europese wetgeving, dient nog gerealiseerd te worden.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Administratieve ondersteuning

Coördinatie van

- De administratieve activiteiten van de Dienst Regulering;
- De interne en externe communicatie;
- Het opstellen van het jaarverslag.

Spoor

De Dienst Regulering geeft gemotiveerde adviezen, formuleert voorstellen en voert onderzoeken en studies uit met betrekking tot de spoorwegmarkt. Daarnaast bezorgt de Dienst Regulering de Minister de inlichtingen om de regels op te stellen over de spoorwegvergunning, de tarifiering van het infrastructuurgebruik en de toewijzing van de spoorweginfrastructuur.

De Dienst Regulering dient ook een met redenen omkleed advies te verstrekken over de inhoud van de vervoersovereenkomst die Infrabel en NMBS dienen af te sluiten.

Verder kan de Dienst Regulering, op vraag van de partijen die een kaderovereenkomst wensen te sluiten, een advies over deze overeenkomst verlenen.

Een groot deel van de opdrachten van de Dienst Regulering bestaat erin controle uit te oefenen op verschillende aspecten van het spoorwegvervoer, zoals onder meer de netverklaring en vervoersovereenkomst, de heffingen, de toewijzing van capaciteit, de concurrentie op de spoorwegmarkt, het internationaal reizigersvervoer en de non-discriminatoire toegang tot diensten. Onlangs werd een nieuwe bevoegdheid toegevoegd, namelijk het toezicht op de gescheiden boekhouding tussen de activiteiten voor het infrastructuurbeheer en de activiteiten in verband met het reizigersvervoer. Het is

nécessite des ressources et une expertise de haut niveau.

Enfin, il reste encore le contrôle des installations de service, plus ou moins 350 en Belgique, qui offrent des services ferroviaires sur lesquelles le Service de Régulation exerce un contrôle d'accès et tarifaire.

Le Service de Régulation tranche les litiges relatifs à la répartition des capacités d'infrastructure, à la demande du gestionnaire de l'infrastructure ou d'un candidat. Il statue également sur les litiges relatifs à la mise en œuvre de la convention de transport conclue entre Infrabel et la SNCB.

Le Service de Régulation statue par voie de décision motivée sur toute plainte écrite d'une entreprise ferroviaire, d'un candidat ou du gestionnaire de l'infrastructure en cas de discrimination, de traitement inéquitable ou de tout préjudice résultant d'une infraction :

- Au document de référence du réseau ;
- Aux règles de répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire ;
- Aux règles de tarification et au montant ou à la structure des redevances d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire ;
- Aux règles en matière de droit d'accès à l'infrastructure ferroviaire ;
- Aux dispositions en matière d'accès aux installations de service et des services qui y sont fournis.

Le Service de Régulation peut prendre toute mesure nécessaire dans ce cadre, notamment des mesures conservatoires et des amendes administratives.

Le Code ferroviaire attribue également au Service de Régulation quelques missions complémentaires :

- Concernant l'octroi du nombre de minutes de retard dans le cadre du règlement des prestations ;
- Concernant les redevances en cas d'infrastructure surchargée ;
- Concernant les délais raisonnables dans lesquels l'exploitant des installations de service doit répondre aux demandes des entreprises ferroviaires pour ce qui concerne l'accès aux services offerts dans les gares.

La législation pose également pour le régulateur une obligation de consultation régulière des marchés et la mise en œuvre d'un « market monitoring ».

clairement que la réalisation de cette tâche nécessite des ressources et une expertise de haut niveau.

Tenslotte is er nog de controle op de dienstvoorzieningen, een 350-tal in België, die spoorgerelateerde diensten verlenen waarop de Dienst Regulering toezicht houdt inzake toegang en tarieven.

De Dienst Regulering neemt op vraag van de infrastructuurbeheerder of van een kandidaat een beslissing in de geschillen over de toewijzing van de infrastructuurcapaciteit. Daarnaast neemt zij ook een beslissing in de geschillen aangaande de uitvoering van de vervoersovereenkomst, afgesloten tussen Infrabel en NMBS.

De Dienst Regulering doet via gemotiveerde beslissingen uitspraak over elke schriftelijke klacht van een spoorwegonderneming, kandidaat of de infrastructuurbeheerder in geval van discriminatie, onrechtmatige behandeling of elk nadeel als gevolg van een inbreuk op:

- De netwerkklaring;
- De regels inzake de toewijzing van de spoorweginfrastructuurcapaciteit;
- De tarifieringsregels en de hoogte of de structuur van de heffingen voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur;
- De regels over de toegang tot de spoorweginfrastructuur;
- De bepalingen inzake de toegang tot de dienstvoorzieningen en de diensten verleend hierin.

De Dienst Regulering kan in dat kader alle nodige maatregelen nemen, met inbegrip van bewarende maatregelen en bestuurlijke boetes.

Tenslotte geeft de Spoorcodex de Dienst Regulering ook enkele beslissingsopdrachten:

- Beslissing nemen over toekenning van het aantal minuten vertraging in het raam van de prestatieregeling;
- Beslissing nemen over de heffing in het geval van overbelaste infrastructuur;
- Een redelijke termijn vastleggen, binnen welke de exploitant van de dienstvoorziening dient te antwoorden op verzoeken van spoorwegondernemingen, betreffende de toegang tot en de dienstverlening in stations.

De wetgeving legt voor de regulator ook de verplichting vast tot regelmatige raadpleging van de markten en tot invoering van een markttoezicht.

Aéroport

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

- Le régulateur prépare à l'intention du Ministre compétent, la décision relative à l'attribution ou le rejet de la licence d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National. Il veille également à son utilisation correcte. Il conseille également le Ministre quant à une éventuelle révision ou un éventuel retrait de la licence d'exploitation ;
- Le régulateur fixe les règles en vue de leur publication future concernant les conditions d'utilisation des installations aéroportuaires, tout en précisant les informations que ces dernières doivent contenir ;
- Le régulateur approuve les chartes de qualité et les modifications relatives aux utilisateurs et aux passagers de l'aéroport ;
- Le régulateur approuve les conventions et les modifications conclues entre l'exploitant aéroportuaire et les prestataires de services en escale concernant les services liés à l'exploitation des installations aéroportuaires ;
- Après une plainte déposée par minimum une compagnie aérienne concernant la proposition des nouvelles redevances aéroportuaires, le régulateur examine la proposition tarifaire et prend une décision (approuver ou modifier la proposition).

Moyens mis en œuvre**50 Personnel**

A.B. 33 22 50 110017 : Rémunérations et allocations généralement quelconque du personnel Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National.

Luchthaven

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

- De regulator bereidt de beslissing over de toekenning of weigering van de Exploitatielicentie van de luchthaven Brussel-Nationaal voor ten behoeve van de bevoegde Minister. Hij volgt eveneens het goed gebruik van deze exploitatielicentie op. Tevens adviseert hij de Minister betreffende de eventuele herziening en intrekking van de exploitatielicentie;
- De regulator bepaalt de nadere regels voor de bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties en specificeert de informatie die deze gebruiksvoorwaarden moeten bevatten;
- De regulator keurt de kwaliteitscharters voor de gebruikers en de passagiers van de luchthaven, en elke wijziging daarvan, goed;
- De regulator keurt de overeenkomsten en alle wijzigingen hiervan goed die de luchthavenexploitant afsluit met de verleners van grondafhandelingsdiensten, met betrekking tot het niveau van de dienstverlening verbonden aan de exploitatie van de luchthaveninstallaties;
- Na klacht van minstens 1 luchtvaartmaatschappij met betrekking tot het voorstel van nieuwe luchthavengelden onderzoekt de regulator het tariefvoorstel en neemt een beslissing (goedkeuren of wijzigen van het tariefvoorstel).

Aangewende middelen**50 Personeel**

B.A. 33 22 50 110017: Bezoldigingen en allerhande toelagen personeel Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	919	1 010	950	950	950	950	950	Vastleggingen
Liquidations	919	1 010	950	950	950	950	950	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 13 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -13 000 euros

Compensation: -47 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

51 Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 51 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 13 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -13 000 euro

Compensatie: -47 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

51 Werkingskosten

B.A. 33 22 51 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	53	199	285	285	285	285	285	Vastleggingen
Liquidations	56	199	285	285	285	285	285	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Afin de garantir l'exécution de ses missions, le Service Régulation a, entre autres, les frais de fonctionnement suivants :

- **Audit :** conformément à l'article 17 de l'AR du 25 octobre 2004, mentionné ci-dessus, la direction du Service de Régulation est tenue de faire exécuter annuellement un audit par un organisme externe indépendant. Le rapport doit obligatoirement être communiqué chaque année au Ministre.
- **Frais d'avocat :** les décisions du Service de Régulation peuvent toujours être contestées à la Cour des marchés, de sorte qu'une représentation juridique est nécessaire.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De Dienst Regulering werd opgericht bij KB van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, tot vaststelling van zijn samenstelling en het administratief en geldelijk statuut dat van toepassing is op zijn leden.

Om de uitvoering van zijn opdrachten te garanderen heeft de Dienst Regulering ondermeer de volgende werkingskosten:

- **Audit:** overeenkomstig artikel 17 van het hierboven vermelde KB van 25 oktober 2004 is de leiding verplicht om jaarlijks een audit van de organisatie te laten uitvoeren door een extern onafhankelijk orgaan. Het rapport wordt verplicht jaarlijks aan de minister overgemaakt.
- **Advocatenkosten:** de beslissingen van de Dienst Regulering kunnen steeds aangevochten worden bij het Marktenhof, waardoor vertegenwoordiging in rechte noodzakelijk is.

- **Etudes** : en appui à une décision, il peut arriver qu'une étude externe soit commandée.
- **Formation** : le Service de Régulation dispose d'un programme de formation permanente pour ses experts.
- **Missions à l'étranger** : le Service de Régulation est membre de groupes de travail internationaux sur le transport ferroviaire et aéroportuaire.

Méthode de calcul de la dépense

Etudes :	158 000 euros
Frais avocats :	50 000 euros
Formation :	25 000 euros
Audit :	15 000 euros
Missions à l'étranger :	25 000 euros
Frais de télécom :	4 000 euros
Divers :	4 000 euros
Traductions :	4 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Volume : +26 000 euros
Alignement des dépenses sur les recettes.
Des études doivent être réalisées.

Compensation : +60 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 51 121104 : Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

- **Studies**: ter ondersteuning van beslissing kan het gebeuren dat een externe studie dient besteld te worden.
- **Opleiding**: de Dienst Regulering heeft een permanent vormingsprogramma lopen voor zijn experts.
- **Buitenlandse zendingen**: de Dienst Regulering is lid van internationale werkgroepen, zowel inzake spoor- als luchthavenvervoer.

Berekeningsmethode van de uitgave

Studies:	158 000 euro
Advocatenkosten:	50 000 euro
Opleiding:	25 000 euro
Audit:	15 000 euro
Buitenlandse zendingen:	25 000 euro
Kosten télécom:	4 000 euro
Divers:	4 000 euro
Vertalingen:	4 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Volume: +26 000 euro
Afstemming van uitgaven op inkomsten.
Er moeten studies worden uitgevoerd.

Compensatie: +60 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 51 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	20	24	25	25	25	25	25	Vastleggingen
Liquidations	19	24	25	25	25	25	25	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Pour garantir l'exécution des missions du Service, le Régulateur supporte des frais de fonctionnement relatifs à l'informatique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Om de uitvoering van de opdrachten van de dienst te garanderen, draagt de Dienst Regulering werkingskosten in verband met IT.

Méthode de calcul de la dépense

-Site internet (hébergement & gestion) : 3 650 euros
 -Rapport annuel mini site internet (hébergement & développement) : 8 450 euros
 -Remplacement smartphones : 4 500 euros
 -Abonnement Companyweb (base de données économiques) : 1 210 euros
 -Abonnement IATA (base de données économiques airport charges) : 1 060 euros
 -Abonnement Strada lex (base de données juridiques) : 5 000 euros
 -Abonnements magazines numériques : 1 130 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Plusieurs smartphones du personnel doivent être remplacés.

Compensation : +1 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 51 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non imposables).

Berekeningsmethode van de uitgave

-Website hosting & beheer: 3 650 euro
 -Jaarverslag miniwebsite hosting en ontwikkeling: 8 450 euro
 -Vervanging smartphones: 4 500 euro
 -Abonnement Companyweb (economische database): 1 210 euro
 -Abonnement IATA (economische database airport charges): 1 060 euro
 -Abonnement Strada lex (juridische database): 5 000 euro
 -Digitale abonnementen tijdschriften: 1 130 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Meerdere smartphones van personeel dienen vervangen te worden.

Compensatie: +1 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 51 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	2	1	5	5	5	5	5	Vastleggingen
Liquidations	2	1	5	5	5	5	5	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;

- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- De frais de connexion internet pour le télétravail.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Le montant demandé en 2022 tient compte d'une augmentation du nombre de télétravailleurs et de l'évolution de l'indemnité accordée dans le cadre de ce régime de travail, en raison des mesures visant à enrayer la propagation de la covid-19.

Compensation : +4 000 euros

Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 51 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De voorziening in 2022 weerspiegelt een toename van het aantal telewerkers en de verhoging van de telewerkvergoeding als gevolg van maatregelen om de verspreiding van covid-19 tegen te gaan.

Compensatie: +4 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 51 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	18	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	18	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Aucun investissement prévu.

Compensation : -18 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 51 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen investeringen gepland.

Compensatie: -18 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 51 742204: Investeringsuitgaven inzake informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	6	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Aucun investissement prévu.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen investeringen gepland.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****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) est l'autorité nationale de sécurité pour la Belgique.

Contexte

La politique de l'UE en matière de transport ferroviaire vise à créer un espace ferroviaire unique européen.

En conséquence, le secteur ferroviaire est passé, au cours des dernières décennies, d'un secteur à vocation nationale, fondé sur des entreprises publiques intégrées avec une réglementation interne, à un secteur où on distingue clairement les acteurs, par exemple le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires et où les entreprises ferroviaires et les conducteurs de train peuvent opérer au niveau international sous certaines conditions.

Un nouveau cadre réglementaire au niveau européen et national devait définir clairement les responsabilités des différents acteurs et assurer l'interopérabilité transfrontalière.

Tant les États-membres que l'Union européenne ont créé de nouveaux organismes chargés de préparer la réglementation et de veiller à sa bonne application.

Au niveau européen, le cadre réglementaire a évolué sur la base de quatre paquets de règles cohérents.

Cadre juridique

Le premier paquet ferroviaire concernait l'ouverture du marché.

Le deuxième paquet ferroviaire (Directive 2004/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 concernant la sécurité des chemins de fer communautaires et modifiant la directive 95/18/CE du Conseil concernant les licences des entreprises ferroviaires, ainsi que la directive 2001/14/CE du

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME DIENSTEN****PROGRAMMA 22/6****DIENST VEILIGHEID EN INTEROPERABILITEIT VAN
DE SPOORWEGEN****Toegewezen opdrachten**

De Dienst voor Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) is de nationale veiligheidsinstantie voor België.

Context

Het EU-beleid voor het spoorwegvervoer heeft tot doel één Europese spoorwegruimte tot stand te brengen.

Hierdoor heeft de spoorsector zich de laatste decennia ontwikkeld van een nationaal georiënteerde sector, gebaseerd op geïntegreerde, overheidsbedrijven met interne regelgeving, naar een sector waar duidelijk onderscheid gemaakt wordt tussen de verschillende actoren zoals de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen en waar de spoorwegondernemingen en de treinbestuurders internationaal kunnen opereren onder zekere voorwaarden.

Een nieuw regelgevend kader op Europees en nationaal niveau moest de verantwoordelijkheden van de verschillende actoren duidelijk af bakenen en de grensoverschrijdende interoperabiliteit garanderen.

Zowel de Lidstaten als de Europese Unie richtten nieuwe instanties op om de regelgeving voor te bereiden en over de correcte toepassing ervan te waken.

Op Europees niveau evolueerde het regelgevend kader op basis van vier samenhangende pakketten van regelgeving.

Juridisch kader

Het eerste spoorwegpakket betrof de opening van de markt.

Het tweede spoorwegpakket (Richtlijn 2004/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 29 april 2004 inzake de veiligheid op de communautaire spoorwegen en tot wijziging van Richtlijn 95/18/EG van de Raad betreffende de verlening van vergunningen aan spoorwegondernemingen, en van Richtlijn 2001/14/EG

Conseil concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire, la tarification de l'infrastructure ferroviaire et la certification en matière de sécurité (« directive sur la sécurité ferroviaire »)) comprenait les directives sur la sécurité et l'interopérabilité et un règlement instituant l'Agence ferroviaire européenne. Cette Agence prépare la législation européenne dans le domaine de la sécurité et de l'interopérabilité et suit l'évolution de la sécurité.

Chaque État-membre a été tenu de créer une autorité nationale de sécurité. Cette autorité veille, à l'intérieur d'un État-membre, à la bonne application de la législation relative à la gestion de la sécurité par les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de l'infrastructure et de la législation relative aux exigences techniques de sécurité et d'interopérabilité du matériel roulant et de l'infrastructure. Elle suit l'évolution de la sécurité et prend des initiatives pour la promouvoir.

Les autorités nationales de sécurité collaborent au sein du NSA Network, auquel l'Agence et la Commission participent également, et dans divers groupes de travail. De plus, elles se réunissent au sein de l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates), un réseau des autorités de sécurité pour, entre autres, l'échange de bonnes pratiques.

Le SSICF a été créé en 2007 (Arrêté royal du 16 janvier 2007 portant création d'une autorité nationale de sécurité ferroviaire) en tant qu'autorité nationale de sécurité au sein du Service public fédéral Mobilité et Transports (SPF MT). À la suite de la catastrophe de Buizingen en 2010, le SSICF (Arrêté royal du 22 juin 2011 désignant l'autorité de sécurité ferroviaire) est devenu plus indépendant en 2011. Sa direction devait devenir indépendante du secteur ferroviaire ; c'est ainsi qu'il a été placé sous l'autorité directe d'un Ministre. Le SSICF n'a pas de personnalité juridique. La direction prend les décisions de manière indépendante. Pour les aspects pratiques concernant la logistique, les TIC, la gestion du budget et le personnel, le SSICF a conclu un SLA avec le SPF MT. Le secteur fournit les ressources nécessaires au fonctionnement du Service par le biais d'un fonds.

Le troisième paquet ferroviaire a ajouté la directive sur les conducteurs de train en 2007 (Directive 2007/59/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relative à la certification des conducteurs de train assurant la conduite de locomotives et de trains sur le système ferroviaire dans la Communauté). Sa transposition confie au SSICF des missions concernant la licence européenne des conducteurs de train et la certification des centres de formation et des centres médicaux.

van de Raad inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van rechten voor het gebruik van spoorweginfrastructuur alsmede inzake veiligheidscertificering ("Spoorwegveiligheidsrichtlijn")) bevatte de Veiligheidsrichtlijn en de Interoperabiliteitsrichtlijn en een verordening betreffende de oprichting van het Europees Spoorwegbureau. Dat Bureau bereidt de Europese wetgeving voor op vlak van veiligheid en interoperabiliteit en volgt de ontwikkeling van de veiligheid op.

Elke Lidstaat werd verplicht om een nationale veiligheidsinstantie op te richten. Deze waarborgt binnen een lidstaat de correcte toepassing van de wetgeving op vlak van veiligheidsbeheer door de spoorwegondernemingen en de infrastructuurbeheerders en op vlak van de technische eisen voor de veiligheid en interoperabiliteit van het rollend materieel en de infrastructuur. Ze volgt de evolutie van de veiligheid op en neemt initiatieven om deze te bevorderen.

De nationale veiligheidsinstanties werken samen in het NSA Network, waaraan ook het Bureau en de Commissie deelnemen, en in diverse werkgroepen. Daarnaast ontmoeten ze elkaar in het ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates) een netwerk van de veiligheidsinstanties voor onder meer de uitwisseling van goede praktijken.

DVIS werd opgericht in 2007 (Koninklijk besluit van 16 januari 2007 tot oprichting van een nationale veiligheidsinstantie van de spoorwegen) als nationale veiligheidsinstantie in de schoot van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer (FOD MV). Na de ramp in Buizingen in 2010, werd DVIS (Koninklijk besluit van 22 juni 2011 tot aanwijzing van de veiligheidsinstantie van de spoorwegen) in 2011 meer onafhankelijk. Haar leiding moest onafhankelijk zijn van de spoorsector en kwam onder het rechtstreeks gezag van een Minister te staan. DVIS heeft geen rechtspersoonlijkheid. De leiding neemt beslissingen onafhankelijk. Voor praktische aspecten betreffende logistiek, ICT, budgetbeheer en personeel heeft DVIS een SLA met de FOD MV. De sector voorziet in de nodige middelen voor het functioneren van de Dienst via een fonds.

Het derde spoorwegpakket voegde in 2007 de Richtlijn betreffende treinbestuurders toe (Richtlijn 2007/59/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 inzake de certificering van machinisten die locomotieven en treinen op het spoorwegsysteem van de Gemeenschap besturen). De omzetting ervan geeft aan DVIS opdrachten betreffende de Europese vergunning van treinbestuurders en certificering van opleidingsinstellingen en medische centra.

Cadre juridique à partir du 31 octobre 2020 : Quatrième paquet ferroviaire (4RP)

Le pilier technique du quatrième paquet ferroviaire (4RP) a été adopté en avril 2016 et contient les nouvelles directives sur la sécurité et l'interopérabilité ainsi qu'un règlement concernant l'Agence. Avec le pilier consacré au marché, il apporte la touche finale à la création de l'espace ferroviaire unique européen.

Le pilier technique est d'application en Belgique à partir du 31 octobre 2020 ; en raison de la crise du coronavirus, la date du 16 juin 2020 n'était plus envisageable. En France et aux Pays-Bas, il est déjà applicable depuis le 16 juin 2019, en Allemagne depuis le 16 juin 2020.

L'Agence a été transformée en « Agence ferroviaire de l'Union européenne » et s'est vue confier des tâches opérationnelles concernant la certification des entreprises ferroviaires et la mise sur le marché du matériel roulant. Une plus grande coordination sera nécessaire entre l'Agence et les autorités nationales de sécurité et entre les autorités de sécurité elles-mêmes, en particulier pour la supervision. Des accords de coopération sont conclus à cet effet.

En outre, l'accent est mis plus que par le passé sur les responsabilités des acteurs eux-mêmes et sur la transition entre le respect des règles et une approche fondée sur les risques et axée sur la culture de la sécurité. En conséquence, les États-membres ont été invités à réduire leurs règles nationales.

Ces évolutions impliquent des changements majeurs pour le secteur et pour le SSICF et ont contraint le SSICF à faire appel à des appuis extérieurs pour accompagner les changements.

L'année 2020 était une année de transition au cours de laquelle le SSICF et le secteur sont passés du troisième au quatrième paquet ferroviaire et devraient tenir compte de la réduction des règles nationales.

Impact du 4RP :

- Accord de coopération avec l'Agence (octobre 2020).
- Relation financière avec l'Agence pour la coopération obligatoire et volontaire (Pool d'experts ou PoE).
- Les certificats de sécurité délivrés à partir du 31 octobre 2020 sont des certificats de sécurité uniques délivrés par l'Agence par le biais d'une application de guichet unique (One Stop Shop ou OSS) en coopération avec les autorités nationales de sécurité. Si l'entreprise ferroviaire opère dans un seul État-membre, elle peut choisir de faire

Juridisch kader vanaf 31 oktober 2020: Vierde spoorwegpakket (4RP)

De technische pijler van het vierde spoorwegpakket (4RP) werd goedgekeurd in april 2016 en bevat de nieuwe Veiligheidsrichtlijn en Interoperabiliteitsrichtlijn en een Verordening betreffende het Bureau. Hij vormt samen met de marktpijler het sluitstuk voor de voltooiing van de ene Europese spoorwegruimte.

De technische pijler is in België van toepassing vanaf 31 oktober 2020; ten gevolge van de Corona crisis was de datum van 16 juni 2020 niet langer haalbaar. In Frankrijk en Nederland, is hij al van toepassing sinds 16 juni 2019, in Duitsland sinds 16 juni 2020.

Het Bureau werd omgevormd tot het "Spoorwegbureau van de Europese Unie" en kreeg operationele taken betreffende certificering van spoorwegondernemingen en het op de markt brengen van rollend materieel. Er zal meer afstemming nodig zijn tussen het Bureau en de nationale veiligheidsinstanties en tussen de veiligheidsinstanties onderling, in het bijzonder voor toezicht. Hiervoor worden samenwerkingsakkoorden afgesloten.

Bovendien wordt meer dan voorheen de nadruk gelegd op de verantwoordelijkheden van de actoren zelf en de verschuiving van het opvolgen van regels naar een aanpak die risico gebaseerd is en gericht is op veiligheidscultuur. Hiermee samenhangend werd van de lidstaten een vermindering van nationale regels geëist.

Deze evoluties houden grote veranderingen in voor de sector en voor DVIS en hebben DVIS ertoe genoodzaakt om ter ondersteuning van de veranderingen beroep te doen op externe ondersteuning om deze veranderingen te ondersteunen.

Het jaar 2020 was een overgangsjaar waarin DVIS en de sector overschakelden van het derde naar het vierde spoorwegpakket en rekening moesten houden met de vermindering van nationale regels.

Impact van het 4RP:

- Samenwerkingsakkoord met het Bureau (oktober 2020).
- Financiële relatie met het Bureau voor de verplichte en vrijwillige samenwerking (Pool of Experts of PoE).
- De veiligheidscertificaten die vanaf 31 oktober 2020 worden afgeleverd zijn unieke veiligheidscertificaten, die afgeleverd worden door het Bureau via een éénloket toepassing (One Stop Shop of OSS) in samenwerking met de nationale veiligheidsinstanties. In het geval de spoorwegonderneming slechts in één lidstaat actief is, kan ze ervoor kiezen om haar dossier te laten

traiter son dossier par l'autorité de sécurité de cet État-membre.

- À partir du 31 octobre, l'Agence sera également chargée de délivrer les autorisations de mise sur le marché des véhicules ferroviaires. L'Agence coopère avec les autorités nationales de sécurité à cet effet. Elle est également chargée de délivrer les autorisations de mise sur le marché de types de véhicules. Dans les deux cas, cela se fera par l'intermédiaire de l'OSS. Si l'autorisation est destinée à un seul État-membre, le demandeur peut choisir de faire traiter la demande par l'autorité de sécurité de cet État-membre.
- Les autorités nationales de sécurité restent compétentes pour vérifier les règles nationales et elles restent pleinement compétentes en matière de contrôle.
- Pour les certificats et les autorisations, une autorité de sécurité peut, sur une base volontaire ou à la demande de l'Agence, soutenir l'Agence par le biais du « Pool of Experts » (PoE). Le SSICF a décidé de participer.
- Pour la plupart des relations avec l'Agence, l'anglais était déjà la langue de travail (NSA Network, groupes de travail, communication générale, etc.). Avec le quatrième paquet ferroviaire, ce sera également le cas pour d'autres aspects.

Tâches

Les tâches d'une autorité de sécurité ont été définies dans la réglementation européenne. La transposition en droit belge a repris ces tâches. En outre, des tâches nationales spécifiques ont été définies dans la réglementation belge.

Les tâches du SSICF sont décrites dans la Loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire (entre autre les articles 74, 77 et 78) et dans la Loi du 26 mars 2014 relative à la sécurité d'exploitation des lignes ferroviaires musées.

Sur base d'un SLA avec le SPF MT, le SSICF accomplit également d'autres tâches, notamment dans le cadre du transport de marchandises dangereuses par voie ferroviaire.

Objectifs poursuivis par le programme

La mission du SSICF consiste à contrôler et promouvoir la sécurité et l'interopérabilité de la fourniture de services de transport ferroviaire en Belgique et, le cas échéant, au sein de l'Union européenne.

Les missions sont réalisées par les divisions, sous la direction de la direction.

behandelen door de veiligheidsinstantie van die lidstaat.

- Het Bureau is vanaf 31 oktober 2020 eveneens belast met de afgifte van vergunningen voor het in de handel brengen van spoorvoertuigen. Daartoe werkt het Bureau samen met de nationale veiligheidsinstanties. Het is bovendien belast met de afgifte van vergunningen om voertuigtypes in de handel te brengen. Dat zal in beide gevallen gebeuren via de OSS. In het geval de vergunning enkel bedoeld is voor één lidstaat kan de aanvrager ervoor kiezen de aanvraag te laten behandelen door de veiligheidsinstantie van die lidstaat.
- De nationale veiligheidsinstanties blijven bevoegd voor het controleren van de nationale regels en ze blijven volledig bevoegd voor het toezicht.
- Voor certificaten en vergunningen kan een veiligheidsinstantie, op vrijwillige basis of op vraag van het Bureau, het Bureau ondersteunen via de "Pool of Experts" (PoE). DVIS heeft beslist hier aan deel te nemen.
- Voor de meeste relaties met het Bureau was het Engels reeds de voertaal (NSA Network, werkgroepen, algemene communicatie, ...). Door het vierde spoorwegpakket zal dit ook voor andere aspecten het geval zijn.

Opdrachten

De taken van een veiligheidsinstantie zijn bepaald in de Europese regelgeving. De omzetting in Belgische regelgeving heeft deze taken overgenomen. Daarnaast zijn er specifieke, nationale taken bepaald in de Belgische regelgeving.

De taken van DVIS zijn beschreven in de Wet van 30 augustus 2013 houdende de spoorcodex, (onder andere artikels 74, 77 en 78) en in Wet van 26 maart 2014 betreffende de exploitatieveiligheid van de museumspoorlijnen.

Op basis van een SLA met de FOD MV voert DVIS ook enige andere taken uit, in het bijzonder in het kader van het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

De missie van DVIS is het bewaken en bevorderen van veilige en interoperabele voorwaarden voor het leveren van spoorvervoerdiensten in België en waar relevant binnen de Europese Unie.

De opdrachten worden uitgevoerd door de afdelingen, aangestuurd door de leiding.

1. Direction

La direction prend les décisions.

La direction est responsable de la gestion du Service.

La direction coordonne des missions qui ont une dimension transversale et stratégique.

La direction représente le SSICF dans ses relations externes avec :

- l'Agence ;
- la Commission européenne ;
- d'autres autorités de sécurité : NSA Network, ILGGRI, Steering Committee Corridors 1 et 3... ;
- le parlement fédéral et les commissions ;
- le SPF MT ;
- media ;
- ...

2. Support interne

Soutient la direction dans ses tâches de gestion :

- secrétariat général ;
- gestion et développement du personnel ;
- budget et préparation facturation ;
- IT ;
- logistique, y compris la gestion du parc de voitures, l'organisation pratique de la concertation sur la sécurité et autres réunions avec le secteur ou les collègues étrangers ;
- communication interne ;
- gestion interne des mémos, missions à l'étranger, SLA, SharePoint,...

3. Stratégie et support juridique

Soutient la direction dans ses missions à dimension transversale et stratégique, incluant des missions à caractère juridique, et aussi dans ses missions de communication externe :

- avis juridiques sur les conséquences possibles des modifications intervenant au niveau de la législation nationale et internationale ;
- avis juridiques sur les propositions de mise en œuvre et de transposition en droit belge de la législation internationale et coordination au sein du SSICF ;
- avis juridiques dans le cadre des lignes-musées et coordination au sein du SSICF ;
- coopération internationale en matière de transport de marchandises dangereuses RID (« Règlement concernant le transport international ferroviaire des marchandises dangereuses ») et OTIF (« Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires ») ;

1. Leiding

De leiding neemt de beslissingen.

De leiding is verantwoordelijk voor het beheer van de Dienst.

De leiding coördineert opdrachten met een transversale en strategische dimensie.

De leiding vertegenwoordigt DVIS in haar externe relaties met:

- het Bureau;
- de Europese Commissie;
- andere veiligheidsinstanties: NSA Network, ILGGRI, Steering Committee Corridor 1 en 3...;
- het federaal parlement en de commissies;
- de FOD MV;
- media;
- ...

2. Interne ondersteuning

Ondersteunt de leiding in haar taken van beheer:

- algemeen secretariaat;
- personeelsbeheer en -ontwikkeling;
- begroting en voorbereiding facturatie;
- IT;
- logistiek, inclusief beheer wagenpark en praktische organisatie van het veiligheidsoverleg en andere overlegmomenten met de sector of buitenlandse collega's;
- interne communicatie;
- intern beheer van memo's, buitenlandse zendingen, SLA's, SharePoint,...

3. Strategie en juridische ondersteuning

Ondersteunt de leiding in haar opdrachten met een transversale en strategische dimensie, inclusief opdrachten van juridische aard, evenals in haar opdrachten van externe communicatie:

- juridisch advies over de mogelijke gevolgen van wijzigingen van de nationale en internationale wetgeving;
- juridisch advies over de voorstellen tot implementatie en omzetting in Belgisch recht van de internationale wetgeving en coördinatie binnen DVIS;
- juridisch advies in het kader van de museumlijnen en coördinatie binnen DVIS;
- internationale samenwerking in het kader van het transport van gevaarlijke goederen RID ("Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail") en OTIF ("The Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail");

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> - contrôle de la mise en œuvre de la législation en matière de RID, notamment le soutien aux contrôles sur le terrain ; - coordination du support technique au SPF MT pour le Comité pour l'interopérabilité et la sécurité ferroviaires (RISC) de la Commission européenne ; - traitement des dossiers relatifs à des litiges et des dossiers dans le cadre d'amendes administratives ; - avis juridiques en matière de RH ; - marchés publics et avis juridiques dans le cadre de préparation et attribution de marchés publics ; - gestion et analyse des Common Safety Indicators (CSI) et élaboration de statistiques et d'analyses de tendances. Transmission des CSI aux autorités européennes ; - coordination du suivi des enquêtes sur les accidents menées par l'organisme belge d'enquête sur les accidents ferroviaires et du suivi des mesures correctives, inclusif le rapport annuel sur le suivi des recommandations de l'organisme d'enquête ; - coordination et organisation pratique du rapport annuel sur la sécurité ferroviaire et préparation au niveau du contenu du volet consacré à l'évolution de la sécurité et les sujets transversaux ; - coordination de la concertation sur la sécurité avec le secteur ; - coordination et préparation de la communication externe, y compris : <ul style="list-style-type: none"> o les questions parlementaires o questions des acteurs belges et internationaux o le site web - coordination et suivi de la représentation du SSICF aux réunions et groupes de travail internationaux. En particulier, le RISC, NSA Network et ILGGRI. Participation si nécessaire ; - coordination générale de la coopération avec l'Agence et les autres autorités de sécurité ; - coordination du plan stratégique de supervision et son suivi ; - gestion et organisation du comité stratégique du SSICF, y inclus la préparation de décisions ; - coordination de la gestion et de l'analyse des rapports annuels des entreprises ferroviaires et des centres de formation reconnus pour conducteurs de train ; - le suivi des recommandations et le rapport annuel à l'organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires ; - notification de nouvelles règles dans la base de données européenne « Notif-It ». | <ul style="list-style-type: none"> - toezicht op de uitvoering van de wetgeving inzake RID, inclusief de ondersteuning bij de uitvoering van controles op het terrein; - coördinatie van de Technische ondersteuning aan de FOD MV voor het Railway Interoperability and Safety Committee (RISC) van de Europese Commissie; - behandeling van geschillendossiers en dossiers van administratieve boetes; - juridisch advies inzake HR-materie; - overheidsopdrachten en juridisch advies bij voorbereiding en toekenning van overheidsopdrachten; - beheer en analyse van de Common Safety Indicators (CSI's) en opstellen statistieken en trendanalyses. Overmaken van de CSI's aan de Europese instanties; - coördineren van het opvolgen van de ongevallonderzoeken van het Belgische onderzoeksorgaan voor spoorwegongevallen en het opvolgen van de correctieve maatregelen, inclusief het opstellen van een jaarverslag over de opvolging van de aanbevelingen van het onderzoeksorgaan; - coördineren en praktisch organiseren jaarverslag spoorveiligheid en inhoudelijk voorbereiden van het luik evolutie van de veiligheid en transversale onderdelen; - coördineren van het Veiligheidsoverleg met de spoorsector; - coördineren en voorbereiden van externe communicatie inclusief: <ul style="list-style-type: none"> o parlementaire vragen o vragen van Belgische en internationale actoren o website - coördineren en opvolgen van de vertegenwoordiging van DVIS in internationale vergaderingen. In het bijzonder RISC, NSA Network en ILGGRI. Indien nodig deelnemen; - coördineren van de algemene samenwerking met het Bureau en met andere veiligheidsinstanties; - coördinatie van het strategisch plan supervisie en zijn opvolging; - beheer en organisatie van het strategisch comité van DVIS, inclusief de voorbereiding van beslissingen; - coördineren van het beheer en de analyse van de jaarverslagen van de spoorwegondernemingen en de erkende opleidingscentra voor treinbestuurders; - opvolgen van de aanbevelingen en het jaarrapport aan het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor; - notificeren van nieuwe regels in de Europese databank "Notif-it". |
|---|---|

4. Gestion de la qualité

Développer la gestion de la qualité, y compris un manuel de qualité et la coordination et l'organisation de l'audit annuel, l'analyse de ses recommandations et le suivi de la mise en œuvre des mesures correctives.

Les tâches prioritaires, telles que celles liées à l'audit annuel, sont reprises par la division Stratégie et support juridique en cas de vacance temporaire du poste.

5. Entreprises ferroviaires et personnel de sécurité

Gestion des dossiers de certification des entreprises ferroviaires, et d'autorisation des centres de formation, et des centres médicaux et psychologiques pour conducteurs de train. Assurer la supervision de ces derniers et participer à la préparation de la législation y afférent :

- examen des dossiers de demande des certificats uniques des entreprises ferroviaires et préparer la délivrance du certificat ou le cas échéant seulement donner un avis concernant la partie nationale ;
- réalisation de tâches dans le cadre du PoE concernant des dossiers de demande des certificats uniques ;
- examen des dossiers de demande relatifs à la certification des conducteurs de train et à la reconnaissance des centres ;
- délivrance de documents de certification individuels :
 - o la licence européenne de conducteur de train ;
 - o le certificat d'examineur.
- dans le cadre de la certification européenne des conducteurs de train, délivrance d'une reconnaissance aux :
 - o centres psychologiques ;
 - o centres médicaux ;
 - o centres de formation ;
 - o examinateurs et formateurs.
- gestion du Registre national des licences de conducteur de train (NLR) ;
- élaboration d'un plan de supervision ;
- réalisation d'audits et d'inspections relatifs aux certificats A et B délivrés par le SSICF, aussi bien que les Certificats de sécurité unique qui ont la Belgique comme domaine d'exploitation, dans les conditions qui ont conduit à leur délivrance ;
- suivi des rapports annuels des entreprises ferroviaires et des mesures correctives qu'elles prennent en réponse aux recommandations de l'organe d'enquête ;
- suivi des rapports annuels des centres de formation reconnus pour conducteurs de train ;
- audits, inspections et contrôles relatifs aux licences de conducteur de train et aux

4. Kwaliteitsbeheer

Ontwikkelen van een kwaliteitsbeheer, inclusief kwaliteitshandboek en coördinatie en organisatie van jaarlijkse audit en de analyse van de aanbevelingen en de opvolging van de toepassing van corrigerende maatregelen.

De prioritaire taken, zoals deze verbonden aan de jaarlijkse audit zullen opgenomen worden door de afdeling Strategie en Juridische ondersteuning in het geval de post tijdelijk niet ingevuld is.

5. Spoorwegondernemingen en veiligheidspersoneel

Beheer van dossiers met betrekking tot de certificatie van spoorwegondernemingen en de erkenning van trainingscentra en medische en psychologische centra voor treinbestuurders. Het verzekeren van het toezicht hiermee verbonden en deelname aan de voorbereiding van daarmee verbonden wetgeving:

- onderzoeken van aanvraagdossiers van unieke veiligheidscertificaten van spoorwegondernemingen en voorbereiden van het afleveren of desgevallend enkel advies geven betreffende het nationale deel;
- uitvoeren van taken in de PoE betreffende aanvraagdossiers van unieke veiligheidscertificaten;
- onderzoek van de aanvraagdossiers aangaande de certificatie van de treinbestuurders en de erkenning van centra;
- afleveren van individuele certificatedocumenten:
 - o de Europese vergunning van treinbestuurder;
 - o het certificaat van examinato.
- in het kader van de Europese certificatie van de treinbestuurders, afleveren van erkenningen aan de:
 - o psychologische centra;
 - o medische centra;
 - o opleidingscentra;
 - o examinatoren en opleiders.
- het beheer van het Nationaal Register voor vergunningen van treinbestuurders (NLR);
- opstellen van een supervisieplan;
- uitvoeren van audits en inspecties met betrekking tot de certificaten A en B die werden uitgereikt door DVIS evenals van Unieke veiligheidscertificaten die België als exploitatiegebied hebben, onder de voorwaarden die geleid hebben tot deze aflevering;
- opvolging van de jaarverslagen van de spoorwegondernemingen en de correctieve maatregelen die ze nemen naar aanleiding van aanbevelingen van het onderzoeksorgaan;
- opvolging van de jaarverslagen van de erkende opleidingscentra voor treinbestuurder;
- audits, inspecties en controles met betrekking tot de vergunningen van treinbestuurder en de erkenningen

reconnaitances délivrées par le SSICF, en ce qui concerne les conditions qui ont conduit à leur délivrance et l'application de la législation en vigueur en ce qui concerne leur utilisation ;

- la bonne application des dispositions relatives aux conditions d'utilisation des travailleurs mobiles effectuant des services d'interopérabilité transfrontalière dans le secteur ferroviaire ;
- coopération en matière de supervision avec les autorités de sécurité des pays européens ;
- participation à la préparation de la législation internationale ferroviaire ;
- élaboration et publication de guides ;
- analyse des demandes de licences d'exploitation pour les lignes-musées, préparation de la délivrance, supervision.

6. Matériel roulant

Gestion de dossiers concernant la mise en service sûre et interoperable du matériel roulant en Belgique et participation à la préparation de la législation y afférente :

- préparation de la délivrance des autorisations de mise sur le marché d'un véhicule et des autorisations par type de véhicule et des équipements CCS dans les trains, le cas échéant en collaboration avec l'Agence et dans ce cas responsable pour l'évaluation des règles nationales, évaluation des règles nationales ;
- participation au Pool of Experts ;
- à la demande des promoteurs, principalement des constructeurs et des entreprises ferroviaires, participation à des réunions sur l'état d'avancement des projets ;
- réalisation de visites et d'audits si nécessaire pour évaluer la demande ;
- gestion des Spécifications Techniques d'Interopérabilité (STI) et des dérogations à appliquer à la demande ;
- audits et inspections relatifs aux autorisations et aux conditions qui ont conduit à leur délivrance ;
- contrôle de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles ;
- gestion du Registre national des Véhicules (RNV), à partir de mi-2021 la validation dans le Registre européen des véhicules (EVR) des enregistrements belges ;
- participation aux groupes de travail sur la reconnaissance mutuelle avec les autorités nationales de sécurité de l'Allemagne, de la France, des Pays-Bas, de la Suisse, de l'Espagne et du Grand-Duché de Luxembourg ;
- participation à la préparation de la législation internationale ferroviaire ;
- aide technique à la rédaction de la partie technique de la réglementation technique

afgeleverd door de DVIS, met betrekking tot de voorwaarden die geleid hebben tot deze aflevering en de toepassing van de geldende wetgeving;

- de handhaving van de bepalingen betreffende de arbeidsvoorwaarden voor mobiele werknemers die interoperabele grensoverschrijdende diensten in de spoorwegsector verrichten;
- samenwerking voor supervisie met veiligheidsinstanties in de andere Europese landen;
- deelname aan de voorbereiding van de nationale en internationale wetgeving spoor;
- opstellen en publiceren van gidsen;
- onderzoeken van aanvragen van exploitatievergunningen voor museumlijnen, voorbereiden van het afleveren ervan, toezicht.

6. Rollend materieel

Beheer van dossiers betreffende het interoperabel en veilig in dienst stellen van rollend materieel in België en deelname aan de voorbereiding van daarmee verbonden wetgeving:

- voorbereiding van de afgifte van toelatingen voor vergunning om een voertuig in de handel te brengen en de voertuigtypegoedkeuring en CCS-uitrustingen aan boord van de treinen, desgevallend in, samenwerking met het Bureau en daarbij in ieder geval verantwoordelijk voor de evaluatie van de nationale regels;
- deelname aan Pool of Experts;
- op verzoek van de promotoren, voornamelijk fabrikanten en spoorwegondernemingen, deelname aan bijeenkomsten over de voortgang van projecten;
- bezoeken en audits indien dit noodzakelijk is voor een evaluatie van de aanvraag;
- beheer van de bij de aanvraag toe te passen Technische Voorschriften Interoperabiliteit (TVI) en de afwijkingen;
- audits en inspecties met betrekking tot de toelatingen en de voorwaarden die hebben geleid tot hun aflevering;
- controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;
- beheer van het Nationaal Voertuigregister (NVR), vanaf midden 2021 de validatie in het Europees voertuigregister (EVR) van de Belgische inschrijvingen;
- deelname aan werkgroepen over de wederzijdse erkenning samen met de nationale veiligheidsinstanties van Duitsland, Frankrijk, Nederland, Zwitserland, Spanje en het Groothertogdom Luxemburg;
- deelname aan de voorbereiding van de internationale wetgeving spoor;
- technische ondersteuning bij het opstellen van het technische gedeelte van de nationale technische

nationale relative au matériel roulant et analyse de l'interaction avec les STI ;

- élaboration et publication de guides ;
- contrôle de l'efficacité des systèmes de freinage des trams et des métros ;
- avis sur le matériel roulant historique et participation aux groupes de travail.

7. Infrastructure

Gestion des dossiers relatifs à la mise en service d'une infrastructure interoperable et sûre et à sa gestion sûre par le gestionnaire de l'infrastructure ; supervision et participation à la préparation de la législation y afférente :

- analyse des demandes de mise en service des sous-systèmes contrôle-commande et signalisation au sol, énergie et infrastructure constituant le système ferroviaire de l'Union et préparation de la décision et l'autorisation ;
- analyse de la demande de l'agrément de sécurité d'un gestionnaire de l'infrastructure et préparer la décision ;
- élaboration du plan de supervision ;
- audits et inspections relatifs aux agréments délivrés par le SSICF et aux conditions qui ont conduit à leur délivrance ;
- vérification de la conformité aux STI pour la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires ;
- vérification de la conformité aux règles de sécurité nationales ;
- vérification de la conformité des constituants d'interopérabilité aux exigences essentielles ;
- contrôle du registre national de l'infrastructure et contrôle des données requises par les STI ;
- contrôle de l'entretien requis par les STI ;
- appréciation de la demande ou du renouvellement et, si nécessaire, délivrance du certificat de sécurité pour le gestionnaire de l'infrastructure (GI) ;
- participation à la préparation de la réglementation internationale ferroviaire ;
- aide technique à la rédaction de la partie technique de la réglementation technique nationale ;
- analyse et préparation de délivrance d'un avis conforme pour la réglementation de l'exploitation d'Infrabel.

reglementering voor rollend materieel en analyse van interactie met de TVI;

- opstellen en publiceren van gidsen;
- controle op de doeltreffendheid van de remsystemen van trams en metro's;
- advies betreffende historisch rollend materieel en medewerking aan werkgroepen.

7. Infrastructuur

Beheer van dossiers met betrekking tot in dienststelling van interoperabele en veilige infrastructuur en het veilig beheer ervan door de infrastructuurbeheerder; het toezicht hierop en deelname aan de voorbereiding van daarmee verbonden wetgeving:

- onderzoeken van de aanvragen tot de vergunning voor de indienststelling van de subsystemen baanuitrusting voor besturing en seingeving, energie en infrastructuur van het spoorwegsysteem van de Unie en voorbereiden van de beslissing en de vergunning;
- onderzoeken van de aanvraag van de veiligheidsvergunning van de infrastructuurbeheerders en voorbereiden van de beslissing;
- opstellen supervisieplan;
- audits en inspecties met betrekking tot de vergunningen afgeleverd door de DVIS en de voorwaarden die hebben geleid tot hun aflevering;
- controle van de conformiteit met de TVI bij de constructie van nieuwe spoorweginfrastructuur;
- controle van de conformiteit met de nationale veiligheidsvoorschriften;
- controle van de overeenstemming van de interoperabiliteitsonderdelen met de essentiële eisen;
- toezicht op het nationale infrastructuurregister en controle van gegevens vereist door TVI;
- toezicht op het onderhoud vereist door TVI;
- beoordeling van de aanvraag of de verlenging en indien nodig de aflevering van het veiligheidscertificaat voor de infrastructuurbeheerder (IB);
- deelname aan de voorbereiding van de internationale regelgeving spoor;
- technische ondersteuning bij het opstellen van het technische gedeelte van de nationale technische reglementering;
- analyse en voorbereiden van het afleveren van een eensluidend advies voor de exploitatieregelgeving van Infrabel.

Moyens mis en œuvre**60. Personnel**

A.B. 33 22 60 110016 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel du service de sécurité et de l'interopérabilité des chemins de fer.

Aangewende middelen**60. Personeel**

B.A. 33 22 60 110016: Bezoldigingen en allerhande toelagen ; Dienst veiligheid en interoperabiliteit van het spoorvervoer.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1 398	1 839	2 108	2 208	2 308	2 408	2 408	Vastleggingen
Liquidations	1 398	1 839	2 108	2 208	2 308	2 408	2 408	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

L'effectif du SSICF est idéalement composé de 46 ETP de profils différents afin de pouvoir effectuer correctement toutes les tâches. Le budget reste donc stable, mais se répartit entre 33 22 60 122148 (personnel HR-rail) et 33 22 60 110016 (personnel SPF). Le personnel RH-rail a un statut de retrait progressif au SSICF et un départ entraîne donc un déplacement du budget.

Actuellement, l'effectif se compose de 25 membres du personnel du SPF MT et de 15 membres du personnel de HR-rail.

Correction technique :

CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 21 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.

Correction technique 2022 : -21 000 euros

Compensation : +290 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Het personeelsbestand van DVIS bestaat idealiter uit 46 VTE van verschillende profielen om alle taken naar behoren te kunnen uitvoeren. Het budget blijft dus stabiel maar wordt verdeeld over 33 22 60 122148 (personeel HR-rail) en 33 22 60 110016 (personeel FOD). Het personeel van HR-rail is een uitdovend statuut bij DVIS en een vertrek zorgt dus voor een verschuiving van het budget.

Momenteel bestaat het personeelsbestand uit 25 personeelsleden van de FOD MV en 15 personeelsleden van HR-rail.

Technische correctie:

BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 121 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.

Technische correctie 2022: -21 000 euro

Compensatie: +290 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 22 60 122148 : Paiement pour personnel détaché.

B.A. 33 22 60 122148: Betaling voor gedetacheerd personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	2 082	2 140	1 850	1 750	1 650	1 550	1 450	Vastleggingen
Liquidations	2 082	2 140	1 850	1 750	1 650	1 550	1 450	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Calculé sur la facturation mensuelle du HR-rail

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

L'effectif du SSICF est idéalement composé de 46 ETP de profils différents afin de pouvoir effectuer correctement toutes les tâches. Le budget reste donc stable, mais se répartit entre 33 22 60 122148 (personnel HR-rail) et 33 22 60 110016 (personnel SPF). Le personnel RH-rail a un statut de retrait progressif au SSICF et un départ entraîne donc un déplacement du budget.

Actuellement, l'effectif se compose de 25 membres du personnel du SPF MT et de 15 membres du personnel de HR-rail.

Compensation : -290 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

61 Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 61 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services.

Berekeningsmethode van de uitgave

Berekend op de maandelijkse facturatie van HR-rail.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Het personeelsbestand van DVIS bestaat idealiter uit 46 VTE van verschillende profielen om alle taken naar behoren te kunnen uitvoeren. Het budget blijft dus stabiel maar wordt verdeeld over 33 22 60 122148 (personeel HR-rail) en 33 22 60 110016 (personeel FOD). Het personeel van HR-rail is een uitdovend statuut bij DVIS en een vertrek zorgt dus voor een verschuiving van het budget.

Momenteel bestaat het personeelsbestand uit 25 personeelsleden van de FOD MV en 15 personeelsleden van HR-rail.

Compensatie: -290 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

61 Werkingskosten

B.A. 33 22 61 121101: Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	405	879	1 271	1 271	1 301	1 271	1 301	Vastleggingen
Liquidations	690	879	1 271	1 271	1 301	1 271	1 301	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Spoorcodex en uitvoeringsbesluiten.

Méthode de calcul de la dépense

- Coûts de toutes sortes d'études techniques liées aux différents acteurs du monde ferroviaire (355 000 euros)
- Frais de réalisation de l'audit annuel par un organisme externe indépendant en application de AR du 22 juin 2011 (30 000 euros)
- Honoraires d'avocat en cas de litige (35 000 euros)
- Frais de restauration pour la réception des délégations (4 000 euros)
- Compensation pour la réparation et l'entretien des voitures de service (5 000 euros)
- Frais de carburant pour les voitures de service (5 000 euros)
- Dépannage des voitures de service par une société externe, assurance pour les missions à l'étranger avec des voitures de service (1 000 euros)
- Remboursements GSM du personnel (5 000 euros)
- Coûts pour que le SSICF soit tenu informé de l'actualité concernant les évolutions techniques, juridiques et administratives tant au niveau belge qu'européen (RID, NBN) (15 000 euros)
- Frais d'impression et de traduction des documents et du rapport annuel du SSICF, achat de papier de sécurité et frais d'impression des permis européens sur carte polycarbonate (15 000 euros)
- Vêtements de sécurité (6 000 euros)
- Coût pour les formations des collaborateurs, participation à des séminaires (60 000 euros)
- Organisation de réunions (restauration, interprètes, salles) (40 000 euros)
- Missions à l'étranger (30 000 euros)

Sur la base des dépenses 2020 et en tenant compte des nouvelles dépenses en 2022.

En outre, nous prévoyons un certain nombre de grands projets pour soutenir le secteur ferroviaire. L'approbation avait déjà été demandée lors du contrôle budgétaire 2021, mais jusqu'à présent, nous attendons les conclusions du conclave politique. Si ces dépenses ne peuvent être réalisées en 2021, nous prévoyons de pouvoir les démarrer en 2022.

Il s'agit de :

- L'organisation sectorielle du secteur ferroviaire (250 000 euros)
- Le contrôle automatisé de la compatibilité des itinéraires (100 000 euros)
- L'analyse des dépassements de signaux (185 000 euros)
- L'autonomie du SSICF (130 000 euros)

Berekeningsmethode van de uitgave

- Kosten van allerlei technische studies die betrekking hebben op de verschillende actoren binnen de spoorwereld (355 000 euro)
- Kosten voor het uitvoeren van de jaarlijkse audit door een extern onafhankelijk orgaan in uitvoering van het KB van 22 juni 2011 (30 000 euro)
- Advocaatkosten bij betwistingen van dossiers (35 000 euro)
- Cateringkosten voor het ontvangen van delegaties (4 000 euro)
- Vergoeding voor herstellen en onderhoud van de dienstwagens (5 000 euro)
- Brandstofkosten voor dienstwagens (5 000 euro)
- Depannage van dienstwagens door extern bedrijf, verzekering voor ritten naar buitenland met dienstwagens (1 000 euro)
- GSM-terugbetalingen van het personeel (5 000 euro)
- Kosten zodat de DVIS op de hoogte zou blijven van de actualiteit betreffende technische, wettelijke en administratieve ontwikkelingen zowel op Belgische als op Europese niveau (RID, NBN) (15 000 euro)
- Kosten voor drukken en vertalen van documenten en het jaarverslag van de DVIS, aankoop veiligheidspapier en drukkosten van Europese vergunningen op polycarbonaatkaart (15 000 euro)
- Veiligheidskledij (6 000 euro)
- Kosten van opleidingen van medewerkers, deelname aan seminars (60 000 euro)
- Organisatie van vergaderingen (catering, tolken, zalen) (40 000 euro)
- Buitenlandse zendingen (30 000 euro)

Gebaseerd op de uitgaven van 2020 en rekening houdend met nieuwe uitgaven in 2022.

Bijkomend voorzien we enkele grote projecten om de Spoorsector te ondersteunen. Bij de begrotingscontrole 2021 werd reeds een goedkeuring gevraagd maar tot op heden wachten wij op de conclusies van het politiek conclaaf. Als deze uitgaven niet kunnen worden gerealiseerd in 2021, voorzien wij om deze in 2022 te kunnen starten.

Het betreft:

- Sectorale organisatie spoorsector (250 000 euro)
- Automatiseren van routecompatibiliteitcheck (100 000 euro)
- Sectorwijde analyse seinvoorbijrijdingen (185 000 euro)
- Autonomie DVIS (130 000 euro)

Du fait de ces grands projets, nous dépassons le montant fixé dans le budget des recettes de 735 000 euros. Ce montant peut être récupéré grâce aux réserves du Fonds.

Ce dépassement n'a pas été accepté. Afin, en attente d'une éventuelle décision politique, d'arriver à un équilibre entre les recettes et les dépenses ces projets ont été étudié afin de les limiter à 665 000 euros.

Tous ces projets ont déjà été demandé lors du contrôle budgétaire de 2021. Un report vers 2023 impacterait leurs utilité et une approche nuancée a été choisie afin de pouvoir récupérer au maximum les bénéfices des projets.

Récemment on a découvert que le deuxième projet concernant la compatibilité de route peut être abordé d'une autre manière, avec laquelle 100 000 euros peuvent suffire. Pour le projet concernant l'organisation sectorielle du secteur ce genre de révision n'est pas possible. Vue sa nécessité pour le secteur et l'impossibilité de limiter le scope on garde le montant total.

Dans les deux autres projets on doit nécessairement, avec les restrictions, réduire le scope à une étude explorative. Vue l'importance pour la sécurité on prévoit 185 000 euros pour le projet concernant le dépassement de signaux et 130 000 euros pour celui concernant l'autonomie du SSICF.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Les grands projets d'appui au secteur ferroviaire font la différence.

Du fait de ces grands projets, nous dépassons le montant fixé dans le budget des recettes de 735 000 euros. Ce montant peut être récupéré grâce aux réserves du Fonds.

Volume : +155 000 euros
Alignement des dépenses sur les recettes.

Compensation : +237 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 61 121104: Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

Door deze grote projecten overschrijden we het bedrag vastgelegd in de middelenbegroting met 735 000 euro. Dit bedrag kan gerecupereerd worden via de reserves in het Fonds.

Deze overschrijding is niet aanvaard. Om, in afwachting van een eventuele politieke beslissing een evenwicht te krijgen tussen inkomsten en uitgaven werden deze uitgaven opnieuw onderzocht om ze te limiteren tot 665 000 euro.

Al deze projecten werden reeds aangevraagd bij de begrotingscontrole 2021. Uitstel tot 2023 zal een groot deel van hun nut te niet doen, dus is een genuanceerde aanpak gekozen om maximaal de voordelen van de projecten te behouden.

Recente informatie laat toe het tweede project betreffende routecompatibiliteit op een andere manier aan te pakken, waardoor 100 000 euro kan volstaan. Voor het project betreffende de sectorale organisatie kan geen dergelijke herziening gemaakt worden. Gezien de noodzaak voor de sector zal hiervoor het totale bedrag behouden blijven.

In de twee andere projecten moet men, met de restricties, de scope noodzakelijkerwijze beperken tot een verkennend onderzoek. Gezien het belang voor de veiligheid voorzien we voor het project omtrent seinvoorbijrijdingen 185 000 euro en voor het project betreffende de autonomie van DVIS 130 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De grote projecten voor ondersteuning van de spoorsector maken het verschil.

Door deze grote projecten overschrijden we het bedrag vastgelegd in de middelenbegroting met 735 000 euro. Dit bedrag kan gerecupereerd worden via de reserves in het Fonds.

Volume: +155 000 euro
Afstemming van uitgaven op inkomsten.

Compensatie: +237 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 61 121104: Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	181	369	70	70	70	70	70	Vastleggingen

Liquidations	137	369	70	70	70	70	70	Vereffeningen
--------------	-----	-----	-----------	----	----	----	----	---------------

Description / Base légale / Base réglementaire

Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Méthode de calcul de la dépense

- Ajustements et maintenance de l'application «traindrivers» (63 000 euros)
- Maintenance de l'application «Teneo» (7 000 euros)

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

L'application NVR sera gérée par l'Agence ferroviaire européenne à partir de 2021 et la plupart des adaptations de Teneo et Traindrivers ont été réalisées.

Compensation : -299 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 61 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non imposables).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Spoorcodex en uitvoeringsbesluiten.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Aanpassingen en onderhoud van de applicatie "Traindrivers" (63 000 euro)
- Onderhoud van de applicatie "Teneo" (7 000 euro)

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De NVR-applicatie wordt vanaf 2021 beheerd door het Europees Spoorwegbureau en de meeste aanpassingen van Teneo en Traindrivers zijn gerealiseerd.

Compensatie: -299 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 61 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	11	10	17	17	17	17	17	Vastleggingen
Liquidations	11	10	17	17	17	17	17	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Crédit destiné au remboursement :

- d'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- de frais de connexion internet pour le télétravail.

Méthode de calcul de la dépense

- Indemnités kilométriques ainsi que les frais de déplacement et d'hébergement (6 000 euros)
- Frais de déplacement liés à l'expertise médicale à la suite d'un accident du travail (1 000 euros)
- Indemnité de télétravail (9 000 euros)
- Coûts supportés par les salariés (1 000 euros)

Estimation.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Plus de personnel qui utilisent leur propre voiture pour effectuer des contrôles sur le site et qui télétravaillent.

Compensation : +7 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 61 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten (6 000 euro)
- Verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval (1 000 euro)
- Thuiswerkvergoeding (9 000 euro)
- Kosten gemaakt door personeelsleden (1 000 euro)

Raming.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Meer personeel die de eigen wagen gebruikt om controles uit te voeren op het terrein en die telewerkt.

Compensatie: +7 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 61 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	5	30	30	0	30	0	Vastleggingen
Liquidations	0	5	30	30	0	30	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat d'un véhicule de type SUV à motorisation diesel. Modèle de référence : Volkswagen Tiguan.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van een SUV met dieselmotor. Referentie model: Volkswagen Tiguan.

Méthode de calcul de la dépense

Calculé sur la base des prix prévus dans le TOFA.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Peu de frais sont engagés sur les voitures existantes. Le GPS est toujours intégré à l'achat. Cependant, nous devons investir dans un renouvellement du parc automobile dans les années à venir

Compensation : +25 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 61 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Berekeningsmethode van de uitgave

Berekend op basis van de prijzen voorzien in de TOFA.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Er worden nog weinig kosten gemaakt aan bestaande wagens. GPS is steeds geïntegreerd bij de aankoop. Wel zullen we de komende jaren moeten investeren in een vernieuwing van het wagenpark.

Compensatie: +25 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 61 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	4	4	4	4	4	4	Vastleggingen
Liquidations	0	4	4	4	4	4	4	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat d'outils pour les contrôles sur le terrain.

Méthode de calcul de la dépense

Estimation.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 61 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop hulpmiddelen voor controles op het terrein.

Berekeningsmethode van de uitgave

Raming.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	170	200	200	200	200	200	Vastleggingen
Liquidations	0	170	200	200	200	200	200	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Code ferroviaire et ses arrêtés d'exécution.

Méthode de calcul de la dépense

- Achat d'un nouveau logiciel pour la gestion du temps et la gestion des documents (100 000 euros)
- Adaptations à Tableau (programme permettant la visualisation de différentes bases de données) (100 000 euros)

Estimation basée sur les logiciels et le matériel achetés précédemment.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

De nouveaux besoins

Compensation : +30 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Spoorcodex en uitvoeringsbesluiten.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Aankoop van nieuwe software voor timemanagement en documentenbeheer (100 000 euro)
- Aanpassingen aan Tableau (programma dat de visualisatie van verschillende databanken mogelijk maakt) (100 000 euro)

Raming op basis van eerder aangekochte soft- en hardware.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Nieuwe behoeften

Compensatie: +30 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 22 SERVICES
AUTONOMES****PROGRAMME 22/8****ORGANISME D'ENQUETES ACCIDENTS ET
INCIDENTS AERIENS*****Missions assignées***

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

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

AAIU(Be) fait partie du réseau européen des organismes d'enquête de sécurité (ENCASIA).

Objectifs poursuivis par le programme***Les enquêtes***

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

Conformément à l'Annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), l'objectif de l'enquête sur un accident ou un incident n'est pas d'établir les culpabilités ou les responsabilités.

Publication

A côté de la publication des rapports d'enquête et de la formulation de recommandations consécutives à des enquêtes d'accident et d'incident, l'AAIU(Be) souhaite également travailler sur la prévention et la

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 22 AUTONOME
DIENSTEN****PROGRAMMA 22/8****ONDERZOEKSORGAAN ONGEVALLEN EN
INCIDENTEN LUCHTVAART*****Toegewezen opdrachten***

Air Accident Investigation Unit (Belgium), de cel van de FOD Mobiliteit en Vervoer, die onafhankelijk van het Directoraat-generaal Luchtvaart werkt, onderzoekt en rapporteert over ongevallen en incidenten, conform de internationale reglementering (Annex 13 van ICAO, Europese Verordening EC996/2010, en 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.

AAIU(Be) maakt deel uit van het Europees Netwerk van veiligheidsonderzoek instanties (ENCASIA).

Nagestreefde doelstellingen door het programma***De onderzoeken***

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

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

Publicatie

Naast het publiceren van onderzoekverslagen en het formuleren van aanbevelingen naar aanleiding van het onderzoek van ongevallen en incidenten, wil de AAIU(Be) ook preventief en sensibiliserend werken

sensibilisation via la promotion de bonnes pratiques susceptibles d'améliorer la sécurité de l'aviation civile. Cela se fait, entre autres, via la publication de notes d'information de sécurité (Safety Information Notices and Safety Feedback) et la participation active aux manifestations des diverses fédérations liées aux activités aériennes.

Moyens mis en œuvre

80. Personnel

A.B. 33 22 80 110003 : Personnel Cellule Enquête accidents et incidents aviation – personnel statutaire.

door het promoten van goede praktijken om zo de veiligheid binnen de burgerluchtvaart te verbeteren. Dit gebeurt onder andere door het publiceren van veiligheidsinformatienota's (Safety Information Notices and Safety Feedback) en het actief meewerken aan de activiteiten van de verschillende federaties van luchtvaartactiviteiten.

Aangewende middelen

80. Personeel

B.A. 33 22 80 110003: Personeel Onderzoekcel luchvaartincidenten en accidenten – Statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	195	217	214	212	210	210	210	Vastleggingen
Liquidations	195	217	214	212	210	210	210	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 3 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -3 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -4 000 euros
Correction technique 2022 : +4 000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningkredieten worden vermeerderd met 3 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -3 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -4 000 euro
Technische correctie 2022: +4 000 euro

Total corrections techniques 2022 : +1 000 euros

Index (1,83 %) : 4 000 euros

Compensation : -2 000 euros

Economies linéaires : -6 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 80 110004 : Personnel Cellule Enquête accidents et incidents aviation - Personnel non statutaire.

Totaal technische correcties 2022: +1 000 euro

Index (1,83 %) : 4 000 euro

Compensatie : -2 000 euro

Lineaire besparingen : -6 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 80 110004: Personeel Onderzoekcel luchvaartincidenten en accidenten - Niet statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	118	124	124	123	122	122	122	Vastleggingen
Liquidations	118	124	124	123	122	122	122	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 2 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -2 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% sera réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningkredieten worden vermeerderd met 2 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -2 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Economie 2021 : -3 000 euros
Correction technique 2022 : +3 000 euros

Total corrections techniques 2022 : +1 000 euros

Index (1,83 %) : 2 000 euros

Compensation : +1 000 euros

Economies linéaires : -4 000 euros (2022)
CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

80. Frais de fonctionnement

A.B. 33 22 80 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

Besparing 2021: -3 000 euro
Technische correctie 2022: +3 000 euro

Totaal technische correcties 2022: +1 000 euro

Index (1,83 %): 2000 euro

Compensatie: +1 000 euro

Lineaire besparingen: -4 000 euro (2002)
CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

80. Werkingskosten

B.A. 33 22 80 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	23	45	45	43	43	43	43	Vastleggingen
Liquidations	12	45	45	43	43	43	43	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Annexe 13 de la Convention de l'Aviation Civile Internationale (OACI).
- Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile.
- Arrêté Royal du 9 décembre 1998 réglementant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

Service de garde :

- Arrêté Royal du 11 février 2013 octroyant une allocation aux membres du personnel de la fonction publique administrative.

Aussi (car cela a un impact sur l'équipement informatique, les comptes-rendus d'événements doivent également parvenir à l'organe, car l'AAIU doit entrer des informations dans la base de données européenne (ECCAIRS)) :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Bijlage 13 van het Verdrag inzake de Internationale Burgerluchtvaart (ICAO).
- Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.
- Koninklijk besluit van 9 december 1998 tot regeling van het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.

Wachtdienst:

- Koninklijk besluit van 11 februari 2013 tot toekenning van een toelage aan de personeelsleden van het administratief openbaar ambt.

Tevens (vermits dat een impact heeft op de informatica-uitrusting, moeten de meldingen van voorvallen eveneens worden bezorgd aan het orgaan, aangezien de AAIU informatie dient in te voeren in de Europese databank (ECCAIRS)):

RÈGLEMENT (UE) 376/2014 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) 996/2010 du Parlement européen et du Conseil.

Méthode de calcul de la dépense

Frais de fonctionnement : 17 000 euros :

- Achats de fournitures spécifiques (drapeaux, balises,...) : 3 000 euros ;
- Fournitures d'études relatives aux accidents : 14 000 euros ;
- Missions relatives aux accidents : 10 000 euros ;
- Formations continues de 4 enquêteurs : 10 000 euros ;
- Formation initiale pour pilotage de drone pour 2 personnes : 10 000 euros.

Sur base des prix du marché.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Volonté d'acquérir un drone pour les besoins d'enquête. Pour ce faire, une licence de pilotage est nécessaire.

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -1 000 euros

Correction technique 2022 : +1 000 euros

Index (1,8 %) : 1 000 euros

Compensation : +1 000 euros

Economies linéaires : -2000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 80 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais au personnel (non imposables).

VERORDENING (EU) 376/2014 VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad.

Berekeningsmethode van de uitgave

Werkingskosten: 17 000 euro:

- Aankopen van specifieke benodigdheden (vlaggen, bakens, enz.): 3 000 euro;
- Benodigdheden voor studies in verband met de ongevallen: 14 000 euro;
- Opdrachten in verband met de ongevallen: 10 000 euro;
- Permanente opleidingen voor 4 onderzoekers: 10 000 euro;
- Initiële opleiding voor drone besturen voor 2 personen: 10 000 euro.

Gebaseerd op de marktprijzen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Bereidheid om een drone aan te schaffen voor onderzoeksdoeleinden. Hiervoor is een vliegbrevet vereist.

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -1 000 euro

Technische correcties 2022: +1 000 euro

Index (1,8 %) : 1 000 euro

Compensatie : +1 000 euro

Lineaire besparingen : -2000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 80 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel (fiscaal niet belastbaar).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1	1	2	2	2	2	2	Vastleggingen
Liquidations	1	1	2	2	2	2	2	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- Des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- Indemnité de télétravail.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Le montant demandé en 2022 tient compte d'une augmentation du nombre de télétravailleurs et de l'évolution de l'indemnité accordée dans le cadre de ce régime de travail, en raison des mesures visant à enrayer la propagation de la covid-19.

Compensation : +1 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 80 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- Van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- Thuiswerkvergoeding.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De voorziening in 2022 weerspiegelt een toename van het aantal telewerkers en de verhoging van de telewerkvergoeding als gevolg van maatregelen om de verspreiding van covid-19 tegen te gaan.

Compensatie: +1 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 80 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitsluiting van de informatica-uitgave.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	(in duizenden euro)
Engagements	0	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	0	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat de petit matériel ; achat d'outillage d'inspection (compresseur, établi, foreuse,...).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 22 80 742204 : Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van klein materieel; aankoop van inspectiegereedschap (compressor, werkbank, boormachine,...).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 22 80 742204: Investeringsuitgaven inzake informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Le renouvellement informatique s'est effectué en 2019. Les moyens sont déplacés vers les formations.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De IT-vernieuwing vond plaats in 2019. De middelen worden verschoven naar de opleidingen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

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

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

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

- Ce programme prend en charge les dépenses effectuées pour les conseils externes en relation avec les entreprises publiques.
- Le programme contient également les crédits couvrant les dépenses pour les tâches qui sont attribuées à bpost en exécution de son contrat de gestion. Ce contrat de gestion confie à bpost la fourniture de services d'intérêt économique général (« SIEG ») tels que prévus à l'article 141, §1, A à G de la loi du 21 mars 1991 relative à certaines entreprises publiques économiques à savoir le maintien d'un réseau de proximité d'une taille minimale (1 300 points de services postaux), les services d'intérêt économique général dits « quotidiens » (comme le paiement des pensions à domicile) et les services d'intérêt général dits « ad hoc » (comme le rôle social du facteur, un tarif réduit d'expédition pour des ASBL, etc.)
- Il pourvoit aussi à la couverture des dépenses des prestations sociales accordées aux membres du personnel du service Radio et télévision redevance et du service Radio Maritime qui ont été transférés le 1^{er} avril 1997 à l'Institut Belge pour les services Postaux et des Télécommunications et qui ont opté pour leur retour à Proximus afin de bénéficier du Plan PTS ("People, Teams and Skills").
- Amélioration de la durabilité de la livraison de colis/de l'e-commerce.

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

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

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

- Dit programma neemt de uitgaven ten laste voor extern advies in verband met de overheidsbedrijven.
- Het programma bevat eveneens de kredieten tot dekking van de uitgaven voor de taken die worden toevertrouwd aan bpost in het kader van de uitvoering van het beheerscontract. Dit beheerscontract belast bpost met de uitvoering van de diensten van algemeen economisch belang ("DAEB") bepaald in artikel 141, §1, A tot en met G van de wet van 21 maart 1991 betreffende sommige economische overheidsbedrijven dwz. de instandhouding van een nabijheidsnetwerk met een minimale omvang (1.300 postale servicepunten), de zgn. "dagelijkse" diensten van algemeen economisch belang (zoals de uitbetaling aan huis van de pensioenen) en de zgn. "ad hoc" diensten van algemeen belang (zoals de sociale rol van de postbode, het verzenden aan een verminderd tarief van vzw's, enz.).
- Het voorziet ook in de uitgaven tot dekking van de sociale voordelen toegekend aan de personeelsleden van de Dienst Kijk- en Luistergeld en van de Radio Maritieme Dienst, die op 1 april 1997 werden overgedragen naar het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie en die verkozen hebben om terug te keren naar Proximus om gebruik te maken van het PTS-plan ("People, Teams and Skills").
- Verduurzaming van de pakketleveringen/e-commerce.

Ce point s'articule autour de deux volets :

- 1) Impliquer le secteur en pleine croissance de la livraison de colis et de l'e-commerce dans les efforts mondiaux de réduction des émissions de gaz à effet de serre auxquels la Belgique prend part, via les objectifs de l'accord sur la durabilité du gouvernement fédéral, le Plan national énergie-climat, le « Green Deal » européen (et en particulier la loi européenne sur le climat et la législation européenne qui en découle), ainsi que l'accord de Paris ;
- 2) Sensibiliser le secteur de la livraison de colis afin qu'il accorde plus d'importance à la formation des livreurs, dans le but de réduire le nombre d'accidents impliquant principalement des usagers de la route vulnérables.

Moyens mis en œuvre

50. Avis externe entreprises publiques

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

Dit bestaat uit twee luiken:

- 1) De snelgroeiende pakket- en e-commercesector betrekken bij de wereldwijde inspanning om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen en waartoe België zich heeft verbonden, via de doelstellingen van het duurzaamheidsakkoord van de federale regering, het Nationaal Energie - en Klimaatplan, de Europese "Green Deal" (en in het bijzonder de Europese klimaatwet en de Europese wetgeving die daaruit voortvloeit) en het Akkoord van Parijs;
- 2) De pakketsector sensibiliseren om meer aandacht te besteden aan opleidingen voor pakketleveranciers opdat het aantal ongevallen met voornamelijk zwakke weggebruikers kan verminderd worden.

Aangewende middelen

50. Extern advies Overheidsbedrijven

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	110	111	110	109	109	109	Vastleggingen
Liquidations	0	110	111	110	109	109	109	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Coûts divers touchant à l'expertise externe et aux avis sur les entreprises publiques Proximus et bpost.

Méthode de calcul de la dépense

Estimation à politique inchangée.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Diverse kosten met betrekking tot externe expertise en advies inzake de overheidsbedrijven Proximus en bpost.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Correction technique

CB2021 : En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -2 000 euros

Correction technique 2022 : +2 000 euros

Index 1.8 % : 2 000 euros

Economies linéaires : -3000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

52. bpost

A.B. 33 41 52 312207 : Paiement Poste CONTRAT DE GESTION (cfr. Art. 2.33.2 budget général des dépenses).

Technische correctie

BC2021: In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -2 000 euro

Technische correctie 2022: +2 000 euro

Index 1,8 %: 2 000 euro

Lineaire besparingen: - 3000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

52. bpost

B.A. 33 41 52 312207: Betaling aan de Post BEHEERSCONTRACT (cfr. Art. 2.33.2 van algemene uitgave begroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	100 894	137 799	126 416	127 700	129 544	125 771	124 927	Vastleggingen
Liquidations	100 894	107 844	156 372	127 700	129 544	125 771	124 927	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- 6ème contrat de gestion entre l'Etat belge et bpost.
- Note CMR du 23-07-2021 - Septième contrat de gestion entre l'État belge et bpost concernant l'attribution de services d'intérêt économique général à bpost.

7^{ème} contrat de gestion entre l'Etat belge et bpost :

L'entrée en vigueur du nouveau septième contrat de gestion est prévue pour le 1er janvier 2022.

Le septième contrat de gestion vise à assurer la continuité et la modernisation des services, d'une part, et à introduire certaines innovations, d'autre part.

Le septième contrat de gestion s'articule autour de trois lignes directrices, conformément à l'Accord gouvernemental :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- 6de beheerscontract tussen de Belgische Staat en bpost.

- Nota CMR van 23-07-2021 - Zevende Beheersovereenkomst tussen de Belgische Staat en bpost betreffende het toevertrouwen van diensten van algemeen economisch belang aan bpost.

7^{de} beheersovereenkomst tussen de Belgische Staat en bpost:

Het nieuwe zevende beheerscontract zal normaliter in werking treden vanaf 1 januari 2022. Het zevende beheerscontract beoogt enerzijds de continuïteit en anderzijds de modernisering van de diensten, alsook de introductie van enkele innovaties.

Het zevende beheerscontract opgebouwd rond drie krachtlijnen, in lijn met het Regeerakkoord:

- Proximité et accessibilité des services ;
- le contact humain est central ;
- bpost doit jouer un rôle de pionnier dans les domaines social et écologique.

Méthode de calcul de la dépense

Pour déterminer le montant de la compensation annuelle, la méthode du coût net évité (NAC) est appliquée. La méthode du coût net évité consiste à calculer le coût net nécessaire, effectif ou escompté, pour exécuter les obligations de service public comme la différence entre le coût net supporté par le prestataire lorsqu'il exécute ces obligations et le coût ou bénéfice net du même prestataire lorsqu'il ne les exécute pas.

L'État compense financièrement bpost pour la prestation de services d'intérêt économique général. En prévision du montant de la compensation calculé a posteriori, bpost perçoit une avance de paiement de l'État.

Cette avance est fixée aux montants suivants :

Engagements :

pour la période du 1er janvier 2022 au 31 décembre 2022 : 126 415 048 euros ;

pour la période du 1er janvier 2023 au 31 décembre 2023 : 27 699 472 euros ;

pour la période du 1er janvier 2024 au 31 décembre 2024 : 29 543 230 euros ;

pour la période du 1er janvier 2025 au 31 décembre 2025 : 125 770 627 euros ;

pour la période du 1er janvier 2026 au 31 décembre 2026 : 124 926 220 euros.

Liquidations :

un crédit supplémentaire de 29 955 871 euros doit être prévu en 2022.

Ce montant correspond au paiement dû en application du Sixième Contrat de Gestion pour les 99/365 de l'avance de 2021.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Application du 6^{ème} et 7^{ème} contrat de gestion.

- Nabijheid en toegankelijkheid van diensten;
- menselijk contact staat centraal;
- bpost moet een voortrekkersrol spelen op sociaal en ecologisch vlak.

Berekeningsmethode van de uitgave

Om het jaarlijks compensatiebedrag te bepalen wordt de net avoided costs (NAC) methode toegepast. Bij de NAC-methode worden de nettokosten die nodig zijn, of die naar verwachting nodig zijn, om de openbaredienstverplichtingen uit te voeren, berekend als het verschil tussen de nettokosten voor de dienstverrichter die onder de openbaredienstverplichting opereert, en de nettokosten of -winst indien diezelfde dienstverrichter niet met die verplichting had moeten opereren.

De Staat zal bpost vergoeden voor het verstrekken van diensten van algemeen economisch belang. In anticipatie op het ex post berekende vergoedingsbedrag, ontvangt bpost voorschotten van de Staat.

Deze voorschotten worden op de volgende bedragen vastgesteld:

Vastleggingen:

voor de periode van 01 januari 2022 tot 31 december 2022: 126 415 048 euro;

voor de periode van 01 januari 2023 tot 31 december 2023: 27 699 472 euro;

voor de periode van 01 januari 2024 tot 31 december 2024: 29 543 230 euro;

voor de periode van 01 januari 2025 tot 31 december 2025: 125 770 627 euro;

voor de periode van 01 januari 2026 tot 31 december 2026: 124 926 220 euro.

Vereffeningen:

Er dient een bijkomend krediet van 29 955 871 euro te worden voorzien in 2022.

Dit bedrag stemt overeen met de betaling verschuldigd onder het zesde beheerscontract, met betrekking tot 99/365ste van het voorschot van 2021.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Toepassing van het 6e en 7e beheerscontract.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

53. Proximus - plan PTS

A.B. 33 41 53 320002 : *Avantages sociaux agents Proximus (cfr. Art. 2.22.2 budget général des dépenses).*

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

53. Proximus - plan PTS

B.A. 33 41 53 320002: *Sociale voordelen agenten Proximus (cfr. Art. 2.33.2 van algemene uitgave begroting).*

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	160	159	158	159	160	162	162	Vastleggingen
Liquidations	160	159	158	159	160	162	162	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

AR du 3 avril 1997 portant des mesures relatives au transfert de certains agents de Proximus (ex-Belgacom) à l'autorité fédérale.

Le personnel de Proximus qui a été affecté au Service de Radio-Télévision Redevances et au Service Radio Maritime, a été transféré le 1^{er} avril 1997 à l'Institut Belge des Services Postaux et des Télécommunications, avec la possibilité de retourner chez Proximus pour y bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite.(Plan PTS).

AR du 19 mai 1998 portant exécution partielle de l'AR du 3 avril 1997.
L'Etat fédéral prend en charge la charge financière des avantages sociaux (article 7 de l'arrêté royal du 19 mai 1998).

Convention du 17 décembre 1999 entre Proximus (ex-Belgacom) et l'Etat belge.

Méthode de calcul de la dépense

Conformément à la convention du 17 décembre 1999 entre Proximus (ex-Belgacom) et l'Etat belge, Proximus facture trimestriellement au SPF Mobilité et Transports.

Les dernières estimations sont des prévisions basées sur les calculs adaptés de Proximus. Par raison de prudence le point de départ est que le nombre de bénéficiaires (112) reste stable.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

KB van 3 april 1997 houdende maatregelen betreffende de overdracht van sommige personeelsleden van Proximus (ex-Belgacom) aan de federale overheid.

Het personeel van Proximus dat bij de Dienst Kijk- en Luistergeld en bij de Radio Maritieme Dienst geaffecteerd was, werd op 1 april 1997 overgedragen aan het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie, waarbij ze de mogelijkheid kregen om terug te keren naar Proximus om van verlof voorafgaand aan de pensionering te genieten.(PTS-Plan).

KB van 19 mei 1998 tot gedeeltelijke uitvoering van het KB van 3 april 1997.
De Federale Staat draagt de financiële last van de sociale voordelen (artikel 7 van het koninklijk besluit van 19 mei 1998).

Overeenkomst van 17 december 1999 tussen Proximus (ex-Belgacom) en de Belgische Staat.

Berekeningsmethode van de uitgave

In overeenstemming met de overeenkomst van 17 december 1999 tussen Proximus (ex-Belgacom) en de Belgische staat factureert driemaandelijks aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De laatste schattingen zijn prognoses op basis van de aangepaste berekeningen van Proximus. Voorzichtigheidshalve wordt uitgegaan van een stabiel blijvend aantal rechthebbenden (112).

2022 : estimé à 157 175 euros

2023 : estimé à 158 573 euros

2024 : estimé à 159 979 euros

2025 : estimé à 161 402 euros

2026 : pas d'estimation disponible, le montant de 2025 est étendu.

La justification de la variation ou non des différentes dépenses des montants pluriannuels de Proximus est la suivante :

1. Le prix de l'abonnement téléphonique a été indexé ces dernières années. L'estimation pluriannuel prend en compte cette indexation annuelle.
2018 : 17,76 euros par mois hors TVA (21%)
2019 : 19,12 euros par mois hors TVA (21%)
2020 : 19,55 euros par mois hors TVA (21%)
2021 : 19,94 euros par mois hors TVA (21%)
2. Le montant de base de l'aide socio-culturelle est lié à l'index. L'estimation pluriannuel prend en compte l'augmentation.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Evolution à la baisse du fait d'une diminution naturelle du nombre de bénéficiaires.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

**PROGRAMME 41/6
E-COMMERCE DURABLE**

Objectifs poursuivis par le programme

En Belgique, comme dans la plupart des pays, le commerce électronique Business-To-Consumer (B2C) se développe rapidement. Une enquête récente montre que 70% de la population belge achète en ligne. De plus, la population belge achète en ligne plus souvent qu'il y a 5 ans (Comeos, 2019). En conséquence, le nombre de colis dans le secteur postal augmente d'environ 73 millions de colis livrés en 2010, les volumes sont passés à environ 222 millions en 2018, ce qui représente une croissance étonnante de 203 % de la croissance du volume total

2022: geraamd op 157 175 euro

2023: geraamd op 158 573 euro

2024: geraamd op 159 979 euro

2025: geraamd op 161 402 euro

2026: geen raming beschikbaar, bedrag van 2025 wordt doorgetrokken.

De rechtvaardiging voor het al dan niet variëren van de verschillende uitgaven van de meerjarenbedragen van Proximus is de volgende:

1. De prijs van het telefoonabonnement werd de afgelopen jaren telkens geïndexeerd. De meerjarenraming houdt rekening met deze jaarlijkse indexering.
2018: 17,76 euro per maand exclusief btw (21%)
2019: 19,12 euro per maand exclusief btw (21%)
2020: 19,55 euro per maand exclusief btw (21%)
2021: 19,94 euro per maand exclusief btw (21%)
2. Het basisbedrag van de sociaal-culturele hulp is eveneens gekoppeld aan de index. De meerjarenraming houdt hiermee rekening.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Neerwaartse trend als gevolg van een natuurlijke daling van het aantal begunstigden.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

**PROGRAMMA 41/6
DUURZAME E-COMMERCE**

Nagestreefde doelstellingen door het programma

In België, zoals in de meeste landen, groeit Business-To-Consumer (B2C) e-commerce snel. Uit een recent onderzoek blijkt dat 70% van de Belgische bevolking online koopt. Bovendien koopt de Belgische bevolking vaker online dan 5 jaar geleden (Comeos, 2019). Hierdoor groeit het aantal pakken in de postsector van ongeveer 73 miljoen afgeleverde pakketten in 2010, stegen de volumes tot ongeveer 222 miljoen in 2018, wat neerkomt op een verbluffende groei van 203% van de totale volumegroei van de sector voor deze periode (BIPT,

du secteur pour cette période (IBPT, 2019). Cette croissance entraîne un certain nombre d'effets secondaires pour lesquels une solution est urgente :

- La demande croissante de colis signifie que des milliers de coursiers sont sur la route chaque jour. En plus des émissions de CO2 supplémentaires, les livraisons de colis provoquent souvent de nombreuses nuisances, telles que des embouteillages ou des nuisances sonores dans les villes et les communes. Il est important d'aligner ce secteur en croissance rapide des colis et du commerce en ligne avec la contribution que nous devons apporter à l'effort mondial de réduction des émissions de gaz à effet de serre auquel la Belgique s'est engagée à travers les objectifs de l'accord de durabilité du gouvernement fédéral, le National Plan Énergie et Climat, le «Green Deal» européen (et notamment l'Acte européen sur le climat et la législation européenne qui en découle) et l'Accord de Paris. Dans le contexte de ce problème, le Ministre des Postes mettra en place l'initiative pour examiner, avec le secteur, les universitaires et les organisations intéressées, comment rendre le e-commerce en Belgique plus durable.
- La demande croissante de colis signifie que des milliers de coursiers sont sur la route chaque jour. Nous voyons dans les chiffres des accidents que beaucoup de ces véhicules sont impliqués. Cela s'explique en partie par le fait qu'il existe peu ou pas de culture de formation (obligatoire) dans ce secteur, contrairement au secteur très réglementé du transport lourd et des camions. En lien avec cela, certains fournisseurs de colis stationnent fautivement sur la piste cyclable. En conséquence, les cyclistes sont obligés de s'engager sur la route ce qui peut entraîner des situations dangereuses. Afin d'apporter une réponse à cette problématique, le Ministre des Postes, en collaboration avec la Fondation flamande pour la science de la circulation, le Fietzersbond et éventuellement d'autres organisations, mettra en place des actions avec le secteur concernant le comportement de conduite et de stationnement des opérateurs de colis. L'objectif est d'atteindre une couverture nationale. Ces actions seront très larges, allant de la formation (supplémentaire) à la sensibilisation des conducteurs. Un projet pilote sera lancé en 2022, suivi d'une évaluation. En fonction des constats (volonté du secteur, résultats du projet pilote...), les mesures nécessaires seront examinées.

2019). Deze groei brengt een aantal neveneffecten met zich mee waarvoor een oplossing zich opdringt:

- De toenemende vraag naar pakjes zorgt er namelijk voor dat er dagelijks duizenden koeriers de weg op zijn. Naast de extra CO2 uitstoot, brengen pakjesleveringen vaak veel overlast, zoals files of geluidsoverlast, in steden en gemeenten mee. Het is belangrijk om deze snelgroeiende pakket- en e-commercesector in lijn te brengen met de bijdrage die we dienen te leveren tot de wereldwijde inspanning om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen waartoe België zich heeft verbonden via de doelstellingen van het duurzaamheidsakkoord van de federale regering, het Nationaal Energie- en Klimaatplan, de Europese "Green Deal" (en in het bijzonder de Europese klimaatwet en de Europese wetgeving die daaruit voortvloeit) en het Akkoord van Parijs. In het kader van deze problematiek zal de Minister van Post het initiatief opzetten om samen met de sector, academici, en belanghebbende organisaties te bekijken hoe de e-commerce in België duurzamer kan gemaakt worden.
- De toenemende vraag naar pakjes zorgt ervoor dat er dagelijks duizenden koeriers de weg op zijn. We zien in de ongevallencijfers dat meer van deze voertuigen betrokken raken. Een deel van de oorzaak is dat er weinig of geen (verplichte) opleidingscultuur in deze sector terug te vinden is in tegenstelling tot de streng gereguleerde sector van zwaar vervoer en vrachtwagens. Hieraan gelinkt foutparkeren sommige pakjesleveranciers op het fietspad. Hierdoor worden fietsers geforceerd zich op de rijweg te begeven wat gevaarlijke situaties kan opleveren. Ten einde hierop een antwoord te geven zal de Minister van Post samen met de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de Fietzersbond en eventueel andere organisaties, acties opzetten met de sector acties met betrekking tot rij- en parkeergedrag van pakjesoperatoren. Er wordt hierbij gestreefd naar een nationale dekking. Deze acties zullen zeer breed gaan, van (extra) opleidingen voorzien tot sensibilisering van chauffeurs. In 2022 wordt er een proefproject opgestart waarna een evaluatie volgt. Afhankelijk van de bevindingen (bereidheid van de sector, resultaten proefproject...), dient bekeken te worden welke maatregelen nodig zijn.

Description / Base légale / Base réglementaire

Coûts divers touchant à l'expertise externe informatique concernant la durabilité de la livraison de colis/de l'e-commerce

Méthode de calcul de la dépense**Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021**

Ceci concerne un nouvel objectif à partir de 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 41 60 330001 : Subsidies à des ASBL en lien avec E-commerce durable

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Diverse kosten met betrekking tot externe IT-expertise met betrekking tot de verduurzaming van pakketbezorging / e-commerce

Berekeningsmethode van de uitgave**Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021**

Dit betreft een nieuwe doelstelling voorzien vanaf 2022.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 41 60 330001: Toelagen aan VZW's in verband met duurzame E-commerce

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	300	300	300	300	300	Vastleggingen
Liquidations	0	0	300	300	300	300	300	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Subsidies divers en ce qui concerne la durabilité de la livraison de colis/de l'e-commerce

Méthode de calcul de la dépense

Soutien à des projets pilotes sur la livraison durable de colis.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Ceci concerne un nouvel objectif à partir de 2022.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Diverse toelagen inzake de verduurzaming van de pakketleveringen / e-commerce

Berekeningsmethode van de uitgave

Ondersteuning proefprojecten omtrent duurzame pakjeslevering.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Dit betreft een nieuwe doelstelling voorzien vanaf 2022.

Gender Impact

Catégorie 3

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

Gender Impact

Categorie 3

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

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 51****DIRECTION GENERALE POLITIQUE DE MOBILITE
DURABLE ET FERROVIAIRE*****Missions assignées et objectifs poursuivis par le
programme***

La Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire a pour mission de préparer, d'exécuter et d'évaluer la politique fédérale concertée en matière de mobilité et de transport ferroviaire en vue de promouvoir l'usage du mode de transport durable le plus approprié.

Cellule d'appui du Directeur général :

La cellule d'appui est responsable pour l'exécution de tâches administratives, organisationnelles et de facilitation pour l'ensemble de la Direction générale Politique de Mobilité durable et ferroviaire.

Service budget et P&O :

Le service budget prépare, exécute et assure le monitoring des budgets relatifs à la compensation des obligations de service public dans le secteur ferroviaire (SNCB, Infrabel et HR Rail), des budgets de la DG et des subsides aux transports diffus et combiné.

Il contribue aussi à la préparation, à l'exécution et au monitoring des contrats de gestion en ce qui concerne les aspects financiers (coûts nets des missions, coûts variables, déconsolidation, évolution de la dette, Fonds RER,...).

Enfin, il assure une fonction d'appui en ce qui concerne les aspects économiques, financiers et budgétaires du secteur ferroviaire.

Dans son volet P&O, le service assure le suivi des processus RH de la Direction générale (recrutement, formations, évaluation,...). Il veille à répondre aux questions des collaborateurs et à faire le relais vers le service d'encadrement P&O et Persopoint.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 51****DIRECTORAAT-GENERAAL DUURZAME
MOBILITEIT EN SPOORBELEID*****Toegewezen opdrachten en nagestreefde
doelstellingen door het programma***

Het Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid heeft als opdracht de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van het gecoördineerde federale beleid inzake mobiliteit en spoorvervoer met het oog op de bevordering van het gebruik van de meest geschikte duurzame vervoerswijze.

Ondersteuningscel van de Directeur-generaal:

De ondersteuningscel is verantwoordelijk voor de uitvoering van administratieve, organisatorische en faciliterende taken voor het hele Directoraat-generaal Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid.

Dienst budget en P&O:

De dienst budget zorgt voor de voorbereiding, de uitvoering en de follow-up van de monitoring van de budgetten inzake de compensatie voor de openbare dienstverplichtingen in de spoorwegsector (NMBS, Infrabel en HR Rail), van de budgetten van het DG en van de subsidies voor het verspreid en gecombineerd vervoer.

De dienst draagt ook bij aan de voorbereiding, de uitvoering en de monitoring van de beheerscontracten inzake de financiële aspecten (netto kosten van de opdrachten, variabele kosten, deconsolidatie, ontwikkeling van de schuld, GEN-fonds,...).

Ten slotte heeft de dienst een ondersteunende functie betreffende de economische, financiële en budgettaire aspecten van de spoorwegsector.

Voor zijn P&O luik verzekert de dienst de opvolging van de HR processen van het Directoraat-generaal (aanwerving, opleidingen, evaluatie,...). Hij zorgt voor het beantwoorden van vragen van de medewerkers en vormt de verbinding met de stafdienst P&O en Persopoint.

Direction Mobilité :**Stratégie et Politiques transversales**

- propose des mesures concrètes et formule des avis/notes en tant qu'expert en mobilité durable (EX : promotion du vélo, promotion du covoiturage, fiscalité transport, transition énergétique, efficacité énergétique...),
- coordonne la position du SPF en concertation avec les autres partenaires (autres services du SPF M&T, autres SPF, Régions,...) sur les directives et règlements de transport européen transversaux,
- analyse et valide les dossiers de candidature concernant les projets belges demandant un financement européen dans le cadre de l'établissement et du développement du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T),
- suit des programmes de recherches du Bureau Fédéral du Plan (Modèle PLANET) et des universités,
- coordonne la politique transversale de développement durable (en ce compris les aspects liés à la lutte contre la pauvreté et le handicap),
- assure le secrétariat du CEMM (Comité Exécutif des Ministres de la Mobilité),
- assure le secrétariat du Comité de pilotage ITS (Système de Transport Intelligent),
- gère et coordonne des projets dans le domaine des STI (systèmes de transport intelligents) et des MaaS (Mobility-as-a-Service).

Études et Enquêtes

Le service Etudes et Enquêtes est chargé du suivi d'enquêtes et d'études telles que :

- l'enquête sur les déplacements domicile-travail (obligatoire pour tous les employeurs de plus de 100 personnes). Outre la récolte de statistiques, cette enquête a aussi pour objectif d'encourager les employeurs à prendre des mesures pour faciliter les déplacements domicile-travail de leurs travailleurs.
- les enquêtes MONITOR, faisant suite aux enquêtes MOBIL (1999) et BELDAM (2010), permettent de mieux connaître les habitudes de déplacement de la population en interrogeant 30'000 Belges.

Les résultats de ces enquêtes sont diffusés sous forme de rapports et de tableaux disponibles notamment sur le site internet du SPF. Ils peuvent ensuite être utilisés par tous les acteurs de la mobilité : les pouvoirs publics des différents niveaux de pouvoir, les consultants, les universités, etc.

Directie Mobiliteit:**Strategie en transversaal beleid**

- stelt concrete maatregelen voor en geeft adviezen/opmerkingen als expert op het gebied van duurzame mobiliteit (BV: het bevorderen van fietsen, van carpooling, vervoersfiscaliteit, energietransitie, energie-efficiëntie...),
- coördineert in overleg met andere partners (andere diensten van de FOD M&V, andere FOD's, Gewesten,...) het standpunt van de FOD over de richtlijnen en regelgeving van het Europees transversaal vervoer,
- analyseert en valideert de kandidaatsdossiers betreffende de Belgische projecten die een Europese financiering vragen in het kader van de bouw en ontwikkeling van een Trans-Europees vervoersnetwerk (RTE-T),
- volgt onderzoeksprogramma's van het Federaal Planbureau (PLANET-model) en de universiteiten,
- coördineert het transversale beleid van duurzame ontwikkeling (met inbegrip van de aspecten verbonden aan de strijd tegen de armoede en handicap),
- verzekert het secretariaat van het ECEM (Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit),
- verzekert het secretariaat van de ITS-stuurgroep (Intelligent Transport System),
- beheert en coördineert projecten binnen het domein van de ITS (intelligente transport systemen) en MaaS (Mobility-as-a-Service).

Studies en Enquêtes

De dienst Studies en Enquêtes is verantwoordelijk voor de opvolging van de enquêtes en studies zoals:

- de enquête woon-werkverkeer (verplicht voor alle werkgevers met meer dan 100 personen). Het laat ook toe om statistische gegevens te verzamelen en wil ook de werkgevers stimuleren maatregelen te nemen om het woon-werkverkeer van hun werknemers te vergemakkelijken.
- de MONITOR-enquêtes, volgen de MOBIL (1999) en BELDAM-enquête (2010) op en geven inzicht in de verplaatsingsgewoontes van de Belgen en dit door een bevraging van 30.000 personen.

De resultaten van deze enquêtes zijn verspreid in de vorm van verslagen en tabellen, die beschikbaar zijn op de website van de FOD. Ze kunnen vervolgens gebruikt worden door alle mobiliteitsactoren: de verschillende niveaus van de overheid, consultants, universiteiten, enz.

Statistiques

Ce service collabore étroitement avec le service Etudes et Enquêtes. Il élabore des statistiques sur les différents modes de transports, tant le transport de personnes que le transport de marchandises. Ces statistiques sont nécessaires en tant que base pour l'élaboration de la politique de mobilité dans notre pays.

Direction Politique ferroviaire :

Réglementation ferroviaire

Ce service s'occupe des tâches de réglementation liées à la préparation de la politique ferroviaire nationale, européenne et internationale.

Espace ferroviaire européen

Ce service est en charge :

- de l'octroi de licences aux entreprises ferroviaires,
- des corridors de fret,
- du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) ferroviaire,
- des relations transfrontalières internationales,
- conception de la réglementation relative à l'organisation du marché ferroviaire,
- d'analyses économiques et juridiques en ce qui concerne le marché ferroviaire et les services publics dans le secteur ferroviaire.

Relais voyageurs

Ce service traite les questions et les plaintes des passagers en cas de manquements des entreprises ferroviaires (manque d'informations pendant le voyage, retards, manque d'assistance aux personnes à mobilité réduite...) tels que définis dans le Règlement n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

Direction contrats service public ferroviaire :

La direction se compose de deux services, à savoir le service de transport de voyageurs et le service d'infrastructure et d'investissement, chacun d'entre eux ayant un certain nombre de tâches spécifiques comme expliqué ci-dessous. Au niveau transversal, cette direction traite également les dossiers transfrontaliers/internationaux. Il s'agit de projets transfrontaliers/internationaux visant à optimiser le transport de passagers et/ou de marchandises par rail, en se concentrant sur la construction de nouvelles infrastructures transfrontalières mais aussi sur des questions telles que la billetterie, la tarification, un meilleur accès à l'information des passagers,...

Statistieken

Deze dienst werkt samen met de dienst Studies en Enquêtes. Hij maakt statistieken over de verschillende transportmodi, zowel personenvervoer als goederenvervoer. Dergelijke statistieken zijn nodig als basis voor het uitstippelen van het mobiliteitsbeleid in ons land.

Directie Spoorbeleid:

Spoorreglementering

Deze dienst houdt zich bezig met de regelgevende taken gelinkt aan de voorbereiding van het nationale, Europese en internationale spoorwegaanpak.

Europese spoorwegruimte

Deze dienst is belast met:

- aflevering van vergunningen voor spoorwegondernemingen,
- goederencorridors,
- trans-Europese vervoersnetwerken (TEN) spoorwegen,
- internationale grensoverschrijdende relaties,
- ontwerp van regelgeving met betrekking tot de organisatie van de spoorwegmarkt,
- economische en juridische analyses inzake de spoorwegmarkt en de openbare diensten in de spoorwegsector.

Reizigersrelaties

Deze dienst behandelt vragen en klachten van passagiers in geval van tekortkomingen van spoorwegondernemingen (gebrek aan informatie tijdens de reis, vertraging, gebrek aan bijstand aan personen met beperkte mobiliteit...) zoals gedefinieerd in Verordening nr.1371/2007 over de rechten en plichten van treinreizigers.

Directie contracten openbare dienst spoor:

De directie is samengesteld uit twee diensten, namelijk de dienst reizigersvervoer en de dienst infrastructuur en investeringen, elk heeft een zeker aantal specifieke taken zoals hieronder beschreven. Op transversaal niveau behandelt deze directie ook de grensoverschrijdende/internationale dossiers. Het betreft de grensoverschrijdende/internationale projecten om het reizigers en/of goederenvervoer per spoor te optimaliseren, zich concentrerend op de constructie van nieuwe grensoverschrijdende infrastructuren, maar ook op vragen zoals de ticketing, de tarificatie, een betere toegang tot de informatie voor de reizigers,...

Transport de Voyageurs

Ce service est principalement chargé de la négociation et du suivi du contrat de gestion entre l'État belge et la SNCB. Il en découle deux tâches importantes, à savoir :

- la structuration et l'analyse des statistiques reçues et des KPI ainsi que l'analyse des plans de transport en ce qui concerne les dispositions reprises dans les contrats de gestion,
- la vérification du respect de toutes les dispositions se trouvant dans le contrat de gestion, ce qui nécessite des concertations régulières avec la SNCB.

Infrastructure et Investissements

Ce service a principalement pour tâche d'assurer le suivi des investissements ferroviaires réalisés par Infrabel et la SNCB. Ce suivi consiste en l'élaboration d'un rapport d'investissement trimestriel à l'attention du Ministre de la Mobilité qui donne un aperçu de l'état d'avancement des projets d'investissement dans les différents domaines du secteur ferroviaire (lignes ferroviaires, gares, parkings, matériel roulant, ateliers, IT...).

Pour pouvoir générer ce rapport, le service se base sur les informations reçues par les entreprises via les dossiers d'état d'avancement, sur les informations collectées lors de réunions de suivi avec les entreprises et sur la réalisation de visites de chantiers et de contrôles des dépenses.

En outre, ce service se charge également du suivi du contrat de gestion que l'État a conclu avec Infrabel et accomplit diverses autres tâches comme élaborer des analyses assorties d'avis pour toutes sortes de dossiers, élaborer des arrêtés d'expropriation de sorte que les entreprises puissent réaliser les investissements prévus, etc.

Direction Sécurité, Sûreté et Environnement :

Cette Direction est chargée de la préparation de la politique (avis, recommandations, monitoring) et des inspections par rapport :

- à la sécurité d'exploitation,
- à la sécurité aux passages à niveau,
- à la sûreté,
- à la politique environnementale.

Cellule Environnement

Cette cellule contribue à la prise en compte des préoccupations environnementales dans le secteur du transport ferroviaire tant aux niveaux européen que national (e.a. la lutte contre le bruit et les vibrations, protection de la biodiversité, carburants alternatifs,...).

Reizigersvervoer

Deze dienst houdt zich voornamelijk bezig met de onderhandeling en de opvolging van het beheerscontract tussen de Belgische Staat en de NMBS. Hieruit vloeien twee zeer belangrijke taken voort, namelijk:

- het structureren en analyseren van de ontvangen statistieken en KPI's en het analyseren van nieuwe transportplannen met betrekking tot de bepalingen opgenomen in de beheerscontracten,
- het nagaan of alle bepalingen die zich in het beheerscontract bevinden worden nageleefd, indien noodzakelijk wordt er regelmatig overleg gepleegd met de NMBS.

Infrastructuur en Investerings

Deze dienst heeft als kerntaak het verzekeren van de opvolging van de spoorweginvesteringen die door Infrabel en de NMBS worden uitgevoerd. Deze opvolging bestaat uit het opstellen van een driemaandelijkse investeringsrapport ter attentie van de Minister van Mobiliteit dat een overzicht geeft van de voortgang van de investeringsprojecten in de verschillende domeinen van het spoorweggebeuren (spoorlijnen, stations, parkings, rollend materieel, werkplaatsen, IT...).

Om dit rapport te kunnen genereren, baseert de dienst zich op de door de bedrijven ontvangen informatie via zogenaamde voortgangsdossiers, de informatie vergaard tijdens opvolgingsvergaderingen met de bedrijven en de uitvoering van werfbezoeken en uitgavencontroles.

Daarnaast is deze dienst ook bezig met de opvolging van het beheerscontract dat de Staat heeft afgesloten met Infrabel en voert ze andere uiteenlopende taken uit zoals het opstellen van analyses met advies voor allerlei dossiers, het opstellen van onteigeningsbesluiten zodat de bedrijven de geplande investeringen kunnen uitvoeren en dergelijke meer.

Directie Veiligheid, beveiliging en milieu:

Deze directie is belast met het voorbereiden van het beleid (advies, aanbevelingen, monitoring) en inspecties met betrekking tot:

- de exploitatieveiligheid,
- de veiligheid aan overwegen,
- de beveiliging,
- het milieubeleid.

Cel Milieu

Deze cel draagt bij tot de aandacht voor milieuproblemen in de spoorvervoersector op zowel Europees als nationaal niveau (o.a. de strijd tegen lawaai en trillingen, bescherming van de biodiversiteit, alternatieve brandstoffen,...).

Service sécurité

Le service sécurité prépare, exécute et évalue la politique en matière de sécurité d'exploitation ferroviaire (e.a. mise en œuvre de l'ETCS) et de la sécurité aux passages à niveau (rédaction d'AM sur les prescriptions techniques des passages à niveau, inspections, veille stratégique sur la gestion des passages à niveau).

Service sûreté

Le service sûreté prépare, exécute et évalue la politique fédérale en matière de sûreté ferroviaire (e.a. inspection des infrastructures critiques, lutte contre la cybersécurité et le terrorisme, secrétariat de l'autorité nationale pour la sûreté ferroviaire, participation à des groupes de travail internationaux sur la sûreté du transport ferroviaire).

Service Marchandises dangereuses

Le service Marchandises dangereuses contribue à l'élaboration de la réglementation nationale et internationale relative au transport de marchandises dangereuses par chemin de fer et est en outre actif au sein des groupes de travail de la CEE-ONU et de la Commission européenne.

Parmi les principales tâches du service figurent également l'agrément des organismes habilités à effectuer les contrôles et les épreuves sur les emballages et les citernes destinés aux marchandises dangereuses, ainsi que le suivi des agréments. Le service s'occupe aussi de la surveillance du marché pour la directive TPED (Tranportable Pressure Equipment Devices).

PROGRAMME 0**PROGRAMME DE SUBSISTANCE****Moyens mis en œuvre****01. Personnel**

A.B. 33 51 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

Dienst veiligheid

De dienst veiligheid bereidt voor, voert uit en evalueert het beleid inzake de spoorexploitatieveiligheid (o.a. in werkingstelling van ETCS) en van de veiligheid aan de overwegen (opstellen van MB over de technische vereisten van overwegen, inspecties, strategisch toezicht op het beheer van overwegen).

Dienst beveiliging

De dienst beveiliging bereidt voor, voert uit en evalueert het federale beleid inzake spoorbeveiliging (o.a. inspectie van de kritieke infrastructuren, strijd tegen de cybersecurity en het terrorisme, secretariaat van de nationale autoriteit voor de spoorbeveiliging, deelname aan internationale werkgroepen over de beveiliging van het spoorvervoer).

Dienst Gevaarlijke goederen

De dienst gevaarlijke goederen draagt bij aan de uitwerking van de nationale en internationale reglementering betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor en speelt daarbij een actieve rol in de werkgroepen van de UNECE en de Europese Commissie.

Bij de belangrijkste taken van de dienst behoren ook het erkennen van controle-organismen voor de controles en de beproevingen van verpakkingen en tanks voor gevaarlijke goederen, alsook de opvolging ervan. De dienst is ook verantwoordelijk voor het markttoezicht voor de TPED richtlijn (Tranportable Pressure Equipment Devices).

PROGRAMMA 0**BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA****Aangewende middelen****01. Personeel**

B.A. 33 51 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	4 799	4 922	5 314	5 259	5 204	5 204	5 204	Vastleggingen
Liquidations	4 799	4 922	5 314	5 259	5 204	5 204	5 204	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Basé sur les besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021**Corrections techniques**

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 73 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -73 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : - 99 000 euros
Correction technique 2022 : +99 000 euros

Total corrections techniques : +26 000 euros

Index (1,83 %) : 91 000 euros

Compensation : +429 000 euros

Economies linéaires : -154 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 51 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel autre que statutaire.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021**Technische correcties**

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 73 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -73 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -99 000 euro
Technische correctie 2022: +99 000 euro

Totaal technische correcties: +26 000 euro

Index (1,83 %) : 91 000 euro

Compensatie : +429 000 euro

Lineaire besparingen : -154 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 51 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	96	156	83	81	79	79	79	Vastleggingen

Liquidations	96	156	83	81	79	79	79	Vereffeningen
Description / Base légale / Base réglementaire				Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis				
Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110003).				Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110003).				
Méthode de calcul de la dépense				Berekeningsmethode van de uitgave				
Basé sur les besoins réels.				Gebaseerd op daadwerkelijke behoeften.				
Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021				Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021				
Corrections techniques				Technische correcties				
1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 1 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021. Correction technique 2022 : -1 000 euros				1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 1 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021. Technische correctie 2022: -1 000 euro				
2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020). Economie 2021 : -3 000 euros Correction technique 2022 : +3 000 euros				2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020). Besparing 2021: -3 000 euro Technische correctie 2022: +3 000 euro				
Total corrections techniques : +2 000 euros				Totaal technische correcties: +2 000 euro				
Index (1,83 %) : 3 000 euros				Index (1,83 %) : 3 000 euro				
Compensation : -73 000 euros				Compensatie: -73 000 euro				
Economies linéaires : -5 000 euros (2022) CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.				Lineaire besparingen: -5 000 euro (2022) CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.				
Gender Impact				Gender Impact				
Catégorie 1 - pas d'impact				Categorie 1 - geen impact				
02.Frais de fonctionnement				02.Werkingskosten				
A.B. 33 51 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.				B.A. 33 51 02 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitzondering van de informatica-uitgaven.				

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	506	612	605	598	591	591	591	Vastleggingen
Liquidations	334	612	605	598	591	591	591	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Compensations pour le comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires : article 1er de l'arrêté royal du 25 avril 2014 octroyant une compensation pour la couverture des frais liés à l'exercice de leur mandat par les membres du bureau exécutif du comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires ;
- expertise pour la réalisation d'audits en matière de chemin de fer et études concernant l'amélioration de la mobilité ;
- workshops et événements ;
- dépenses diverses ;
- autres frais.

Ces dépenses sont nécessaires pour le bon fonctionnement de la Direction générale.

La Direction générale doit faire face à diverses dépenses liées à ses activités de base comme la représentation du SPF Mobilité et Transports auprès des diverses organisations, autant internationales qu'européennes, belges ou autres.

Vu que la Direction ne dispose pas des experts requis pour exécuter des audits, elle doit recourir à l'aide d'externes.

Méthode de calcul de la dépense

- honoraires du comité consultatif des voyageurs ferroviaires ;
- expertise pour la réalisation d'audits ferroviaires et d'études sur l'amélioration de la mobilité ;
- ateliers et événements ;
- frais divers ;
- autres indemnités ;
- une expertise très spécifique sur la sécurité ferroviaire ;
- support externe pour la sûreté / sécurité du rail ;
- assistance au service d'inspection avec une expertise externe pour le domaine de la cybersécurité ;
- support au service d'inspection dans le cadre de NIS

Total : 625 000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Vergoedingen voor het raadgevend comité van de treinreizigers: artikel 1 van het koninklijk besluit van 25 april 2014 houdende de toekenning van een vergoeding aan de leden van het uitvoerend bureau van het raadgevend comité van de treinreizigers voor de kosten verbonden aan de uitoefening van hun mandaat;
- expertise voor de realisatie van audits inzake spoor en studies betreffende verbetering van de mobiliteit;
- workshops en evenementen;
- diverse uitgaven;
- andere vergoedingen.

Deze uitgaven zijn noodzakelijk voor de goede werking van het Directoraat-generaal.

Het Directoraat-generaal moet het hoofd bieden aan diverse uitgaven die verbonden zijn aan haar basisactiviteiten zoals de vertegenwoordiging van de FOD Mobiliteit en Vervoer bij diverse organisaties, zowel internationaal, Europees, Belgisch en anderen.

Gezien de Directie niet over de nodige experts beschikt voor het uitvoeren van de audits, moet zij beroep doen op hulp van externen.

Berekeningsmethode van de uitgave

- vergoedingen voor het raadgevend comité van de treinreizigers;
- audits inzake spoor en studies betreffende verbetering van de mobiliteit;
- workshops en evenementen;
- diverse uitgaven;
- andere vergoedingen;
- heel specifieke expertise beveiliging spoor;
- externe ondersteuning inzake veiligheid / beveiliging spoor;
- ondersteuning voor de inspectiedienst met externe expertise voor het domein cybersecurity
- ondersteuning voor de inspectiedienst in het kader van NIS

Totaal: 625 000 euro

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -13 000 euros

Correction technique 2022 : +13 000 euros

Index (1,8 %) : 11 000 euros

Compensation : -11 000 euros

Economies linéaires : -20 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 1

TRANSPORT FERROVIAIRE

Moyens mis en œuvre

Description / Base légale / Base réglementaire

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques : articles 3 à 6 (contrats de gestion), article 156 (missions de service public de la SNCB), article 199 (missions d'Infrabel) ;
- plan d'investissement pluriannuel 2013-2025 du Groupe SNCB approuvé par le Conseil des Ministres du 19/07/2013 ;
- contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB Holding, Infrabel et la SNCB (AR du 29/06/2008) adapté par quatre avenants (AR du 21/09/2010, 26/10/2010, 10/01/2013 et 21/12/2013) ;
- avis dans le Moniteur belge du 14 décembre 2012 ;
- Arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB, modifié en dernier lieu par l'arrêté royal du 30 juillet 2021 ;
- décision du conclave budgétaire du 23-10-2008

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagd bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -13 000 euro

Technische correcties 2022: +13 000 euro

Index (1,8 %): 11 000 euro

Compensatie: -11 000 euro

Lineaire besparingen: -20 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 1

SPOORWEGVERVOER

Aangewende middelen

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire 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 NMBS), art. 199 (opdrachten van Infrabel);
- meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep, goedgekeurd door de Ministerraad van 19/07/2013;
- beheerscontracten 2008-2012 tussen de Staat en NMBS Holding, Infrabel en NMBS (KB 29/06/2008) aangepast door vier bijvoegsels (KB 21/09/2010, 26/10/2010, 10/01/2013 en 21/12/2013);
- mededeling in het Belgisch Staatsblad van 14 december 2012;
- Koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden, als laatste gewijzigd door het koninklijk besluit van 30 juli 2021;
- beslissing van het begrotingsconclaaf van 23-10-

concernant, d'une part, le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et, d'autre part, l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la subvention d'investissement de la SNCB de 146 000 000 euros pour 2009 compensée par une majoration de la subvention d'exploitation de 6 000 000 euros²⁰⁰⁹ pour 2009 et de 10 000 000 euros²⁰⁰⁹ en 2010 ainsi que diminution de la subvention d'investissement d'Infrabel de 200 000 000 euros pour 2009 compensée par une majoration de la subvention d'exploitation de 10 000 000 euros²⁰⁰⁹ à partir de 2010) ;

- décision du Conseil des Ministres du 21/12/2006 relative à l'achat et au financement de matériel roulant pour le RER ;
- décision du Conseil des Ministres du 4/7/2008 concernant l'acquisition et le financement du matériel roulant pour le RER ;
- contrat relatif au financement du matériel roulant RER entre l'Etat Belge et la SNCB Holding, approuvé par la décision du Conseil des Ministres du 04/07/2008 précitée ;
- convention du 9 octobre 2006 relative au financement du projet TGV entre l'Etat et la SNCB Holding ;
- Art. 50 de la loi programme du 11 juillet 2005 (transfert du Fonds RER vers la SNCB Holding) ;
- décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2017 portant sur le Contrôle budgétaire 2017 (point 37, partie 33 SPF Mobilité : Financement des infrastructures ferroviaires stratégiques), qui prévoit un financement complémentaire pour le RER et les infrastructures prioritaires de 1 milliard à charge de l'Etat ;
- accord de coopération du 5 octobre 2018 entre l'Etat fédéral, la Région flamande, la Région wallonne et la Région de Bruxelles-Capitale relatif au financement des infrastructures ferroviaires stratégiques ;
- notifications CM 23/10/2020.

Le budget 2022 est calculé sur base de la continuité de l'AR du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrats de gestion et ses adaptations.

10. Exploitation ferroviaire

Les contributions budgétaires principales de l'Etat relatives aux subventions d'exploitation couvrent le

2008 concernant 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 euro voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 000 euro²⁰⁰⁹ voor 2009 en met 10 000 000 euro²⁰⁰⁹ in 2010 en de vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200 000 000 euro voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 000 euro²⁰⁰⁹ vanaf 2010);

- beslissing van de Ministerraad van 21/12/2006 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN;
- beslissing van de Ministerraad van 04/07/2008 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN;
- contract betreffende de financiering van het rollend materieel afgesloten tussen de Belgische Staat en de NMBS-Holding, dat door de Ministerraad op 04/07/2008 werd goedgekeurd;
- overeenkomst van 9 oktober 2006 tussen de Staat en de NMBS-Holding betreffende de financiering van het hst-project;
- Art. 50 van de programmawet van 11 juli 2005 (overdracht van het GEN-Fonds naar de NMBS Holding);
- beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2017 houdende de begrotingscontrole 2017 (punt 37, deel 33 FOD Mobiliteit: Financiering van de strategische spoorweginfrastructuren), die een bijkomende financiering voorziet voor het GEN en voor de prioritaire infrastructuur ten bedrage van 1 miljard ten laste van de Staat;
- samenwerkingsakkoord van 5 oktober 2018 tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de financiering van de strategische spoorweginfrastructuren;
- notificaties MR 23/10/2020.

De begroting 2022 wordt berekend op basis van de continuïteit van het KB van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontracten gelden, en hun aanpassingen.

10. Spoorwegexploitatie

De belangrijkste begrotingsbijdragen van de Staat voor de exploitatietoelagen dekken de betaling van de

paiement des quatre derniers mois de l'année précédente et des huit premiers mois de l'année en cours (A.B. 33 51 10 312202 et 414051).

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

Pour la SNCB, le montant global dont le versement est reporté à l'année suivante est fixé depuis 2020 à 536 513 000 euros, forfaitairement sans indexation. Pour Infrabel, le montant global dont le versement est reporté à l'année suivante est fixé depuis 2020 à 30 747 000 euros, forfaitairement sans indexation. Depuis 2017, le report global de la SNCB est réparti sur les subventions d'exploitation au prorata de ces dernières, après déduction des reports spécifiques de 1/48ème pour la subvention d'investissements et de 50% pour la subvention relative à domicile-travail. Depuis 2017, le report global d'Infrabel est appliqué sur la subvention d'exploitation, après déduction du report spécifique de 1/48ème pour la subvention d'investissements.

Indexation de la subvention d'exploitation

Base légale : contrat de gestion SNCB : art 81 et contrat de gestion Infrabel : art. 76.

L'indexation exploitation est basée sur deux indices de décembre de l'année précédant cette année budgétaire (donc décembre 2021 pour le budget de 2022), précisément, l'indice de santé (pour 65%) et l'indice des services (pour 35%).

L'indexation des subventions d'exploitation est estimée provisoirement à +2,01%. Le mécanisme de report limite l'impact de cette indexation.

La prévision est basée sur les estimations du Bureau fédéral du Plan du 06/04/2021, à savoir, pour l'indice santé de décembre 2021 (+1,91%) et l'estimation de l'indice des services est basée sur l'indice des prix à la consommation pour décembre 2021 (+2,17%).

Les paramètres provisoires d'indexation sont les suivants :

laatste vier maanden van het vorige jaar en de eerste acht maanden van het lopende jaar (B.A. 33 51 10 312202 en 414051).

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

Voor de NMBS is het globaal bedrag waarvan de storting naar het volgende jaar wordt uitgesteld, vastgelegd sinds 2020 op 536 513 000 euro, forfaitair zonder indexering. Voor Infrabel, is het globaal bedrag waarvan de storting naar het volgende jaar wordt uitgesteld, vastgelegd op 30 747 000 euro sinds 2020, forfaitair zonder indexering. Sedert 2017 is de globale overdracht van de NMBS verdeeld over de exploitatietoelages naar rato van deze laatsten, na aftrek van de specifieke overdrachten van 1/48ste voor de investeringstoelage en 50% voor de toelage voor het woon-werkverkeer. Sedert 2017 wordt de globale overdracht van Infrabel toegepast op de exploitatietoelage, na aftrek van de specifieke overdracht van 1/48ste voor de investeringstoelage.

Indexeringen van de exploitatietoelagen

Wettelijke basis: beheerscontract NMBS: art 81 en beheerscontract Infrabel: art. 76.

De exploitatie-index is gebaseerd op twee indexen van december van het jaar voor deze van de begroting (dus december 2021 voor de begroting van 2022), namelijk die van de gezondheidsindex (voor 65%) en de dienstenindex (voor 35%).

De indexatie van de exploitatietoelagen wordt voorlopig geraamd op +2,01%. Het mechanisme van overdracht beperkt de impact van deze indexatie.

De schatting is gebaseerd op de ramingen van het Federaal Planbureau van 06/04/2021, namelijk voor de gezondheidsindex van december 2021 (+1,91%) en de raming van de dienstenindex is gebaseerd op de consumptieprijsindex voor december 2021 (+2,17%).

De voorlopige indexeringsparameters zien er als volgt uit:

	2019	2020	2021	2022	
Index santé décembre année t-1	130,98	131,86	132,70	135,24	Gezondheidsindex december jaar t-1

Variation	2,17%	0,67%	0,64%	1,91 %	Variatie
Index services décembre année t-1	136,30	138,94	140,75	143,80	Dienstenindex december jaar t-1
Variation	2,05%	1,94%	1,30%	2,17%	Variatie
Indice 2008 = 1	1,240854	1,254864	1,265901	1,291302	Index 2008 = 1
Variation indice 2008=1	2,13%	1,13%	0,88%	2,01%	Variatie index 2008=1

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

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

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	30 662	30 969	31 417	31 729	31 729	31 729	31 729	Vastleggingen
Liquidations	30 662	30 969	31 417	31 729	31 729	31 729	31 729	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Base juridique : Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB, articles 20, 74 et annexe 13 et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

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

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

Il s'agit ici de provisions, depuis 2022, qui sont indexés par le même indice que les subventions d'exploitation depuis 2017.

La répartition des montants pour la part de la STIB et la part de la SNCB est indicative et est adaptée en tenant compte des coûts réels à charge de la SNCB.

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

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

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Wettelijke basis: Beheerscontract 2008 – 2012 tussen de Staat en de NMBS, artikels 20, 74 en bijlage 13 en voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013.

Het beheerscontract 2008 – 2012 legt de volgende bedragen vast:

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

Het gaat hier om provisies, vanaf 2022, die sedert 2017 met dezelfde index als de exploitatietoelagen zijn geïndexeerd.

De verdeling van de bedragen voor het MIVB-aandeel en het NMBS-aandeel is indicatief en wordt aangepast rekening houdend met de werkelijke kosten ten laste van de NMBS.

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

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

(kEUR)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	(kEUR)
<i>Base annuelle</i>	30.834	31.105	31.729	31.729	31.729	31.729	31.729	<i>Jaarlijkse basis</i>
<i>Solde t-1</i>	15.245	10.977	15.553	15.865	15.865	15.865	15.865	<i>Saldo t-1</i>
<i>Report vers t+1 (6 mois)</i>	-15.417	-15.553	-15.865	-15.865	-15.865	-15.865	-15.865	<i>Overdracht naar t+1 t+1(6 maanden)</i>
engagement = liquidation	30.662	26.529	31.417	31.417	31.729	31.729	31.729	<i>Vastlegging = vereffening</i>

Le tableau ci-dessous offre un aperçu du nombre de clients qui voyagent gratuitement avec intervention de l'Etat fédéral. L'intervention de l'Etat est de 20% pour le secteur privé et les entreprises publiques autonomes.

L'intervention est de 12% pour les services publics fédéraux.

Nombre de clients :

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal klanten die gratis reizen met federale staatstussenkomst. De staatstussenkomst is 20% voor de privésector en de autonome overheidsbedrijven.

De tussenkomst bedraagt 12% voor de federale overheidsdiensten.

Aantal klanten:

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Transport gratuit (80/20) avec intervention de l'Etat fédéral Kosteloos vervoer (80/20) met federale staatstussenkomst	108.561	117.516	130.122	122.548	125.949	134.066	136.011	141.572	149.801	155.458	157.653	123.912
Services publics fédéraux Federale Overheidsdiensten	50.080	48.922	48.375	47.113	46.459	46.774	45.153	44.903	44.308	42.683	42.124	32.962
Entreprises publiques autonomes Autonome Overheidsbedrijven	9.707	9.816	8.309	9.064	8.666	8.062	7.615	7.575	8.294	7.755	7.236	4.537
Secteur privé Privésector	48.774	58.778	73.438	66.371	70.824	79.230	83.243	89.094	97.199	105.020	108.293	86.413

Le tableau suivant montre l'évolution des coûts. De 2014 jusqu'à 2019 inclus, les coûts dépassent la limite contractuelle de la subvention et le solde est pris en charge par la SNCB. Le contrat de gestion prévoit la possibilité d'une prise en charge de ces coûts excédant la subvention par les voyageurs mais la SNCB ne l'a pas appliquée pour des raisons commerciales. En 2020, le nombre de clients bénéficiant d'une intervention de l'Etat fédéral a diminué d'environ 21% à cause du covid19, ce qui fait que le subsidie à payer pour 2020 s'élève à 26 393 millions d'euros.

Coûts :

De volgende tabel toont de evolutie van de kosten. Van 2014 tot en met 2019 vallen de kosten die de contractuele limiet van de toelage overschrijden en het saldo ten laste van de NMBS. Het beheerscontract voorziet in de mogelijkheid om deze overschrijdende kosten ten laste van de reizigers te leggen maar de NMBS heeft dit niet gedaan om commerciële redenen. In 2020 was er een daling van het aantal klanten met federale staatstussenkomst wegens covid19 met circa 21%, waardoor de te betalen subsidie voor 2020 26 393 miljoenen euro bedraagt.

Kosten:

(kEUR)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
MIVB / STIB STIB	3.340	3.681	3.888	4.053	4.198	4.313	4.350	4.262	4.178	4.190	4.163	3.255

NMBS / SNCB	19.729	21.235	21.897	23.202	24.137	25.110	25.470	26.120 -732	28.221	30.102	30.999	23.138
Totaal / Total	23.068	24.916	25.785	27.255	28.335	29.423	29.820	29.650	32.399	34.292	35.162	26.393

Budget / begroting	15.750	24.412	25.785	27.255	28.335	28.700	28.700	28.700	29.257	29.855	30.490	30.834
--------------------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------	--------

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.

B.A. 33 51 10 312202: Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, ten gunste van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1 066 027	470 812	498 682	517 219	506 132	507 110	506 000	Vastleggingen
Liquidations	1 066 027	470 812	498 682	517 219	506 132	507 110	506 000	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base juridique :

- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : articles 6 à 10 (offre minimale), articles 14 à 18 (politique tarifaire), articles 24 et 25 (trafic transfrontalier), article 73 (subvention d'exploitation), article 80 (Diabolo), article 81 (indexation), article 82 (modalités de versement) ;
- Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

- Révision du mécanisme de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure (budgétairement neutre, 0 euros en fonction de la réalisation des hypothèses de trafic de la SNCB) : L'AR du 19 juillet 2019 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB prévoit : « Art. 4/4. La diminution du montant des recettes de redevance d'utilisation perçues par Infrabel de la part de la SNCB, à un niveau correspondant à 350 000 000 euros 2018 pour le volume et la structure de trafic 2018, pour les circulations des trains de voyageurs du service public suite à l'introduction de la nouvelle formule de redevance donne lieu, à partir de la mise en application par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de la nouvelle formule de calcul de la redevance d'utilisation et en base annuelle, à une augmentation de la subvention d'exploitation d'Infrabel à concurrence de 327 892 000 euros et à une diminution des subventions d'exploitation de la SNCB à concurrence du même montant. Ce montant est exprimé en euros 2018 et est indexé selon les mêmes modalités que les subventions d'exploitation d'Infrabel et de la SNCB. Lors de l'introduction, la compensation sera calculée au prorata de la redevance versée par la SNCB pendant la période de 2018 correspondant à la période d'application de la nouvelle formule sur la redevance totale versée par la SNCB pendant l'année 2018. » « Dans le même arrêté, le point (3) de l'annexe 1^{re} est

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis:

- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: art. 6 tot en met 10 (minimumaanbod), art. 14 tot en met 18 (tariefbeleid), art. 24 en 25 (grensoverschrijdend vervoer), artikel 73 (exploitatietoelage), artikel 80 (Diabolo), artikel 81 (indexering), artikel 82 (modaliteiten van storting);
- het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

- Herziening van het mechanisme van de berekening van de gebruiksheffing van de infrastructuur (begrotingsneutraal 0 euro in functie van de realisatie van de hypothese van het verkeer van de NMBS): Het KB van 19 juli 2019 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden bepaalt: "Art. 4/4. De daling van het bedrag van de ontvangsten van de gebruiksheffing geïnd door Infrabel vanwege de NMBS, tot een niveau overeenkomend met 350 000 000 euro 2018 voor het volume en de structuur van het verkeer 2018, voor de circulatie van reizigerstreinen van openbare dienst ten gevolge van de invoering van de nieuwe formule voor de gebruiksheffing geeft aanleiding, vanaf de inwerkingstelling door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de nieuwe formule voor de berekening van de gebruiksheffing en op jaarbasis, tot een verhoging van de exploitatiesubsidie van Infrabel met 327 892 000 euro en tot een vermindering van de exploitatiesubsidies van de NMBS voor hetzelfde bedrag. Dit bedrag is uitgedrukt in euro 2018 en wordt geïndexeerd volgens dezelfde modaliteiten dan de exploitatiesubsidies van Infrabel en van de NMBS. De compensatie zal, bij de invoering, berekend worden pro rata de gebruiksheffing gestort door de NMBS tijdens de periode van 2018 die overeenstemt met de periode van toepassing van de nieuwe formule op de totale gestorte gebruiksheffing

supprimé à partir de la mise en œuvre de la nouvelle formule de redevance » (mécanisme de compensation à 95% de la variation de la redevance).

Notification budget CM 20/10/2021 : « Conformément à l'accord de Gouvernement qui prévoit que l'impact financier de la crise du coronavirus sera pris en considération dans le cadre de la détermination des subventions, des moyens structurels supplémentaires sont octroyés à la SNCB pour pouvoir mettre en œuvre son plan de transport 2020-2023. »

Crédits

Les crédits se calculent provisoirement comme suit :

door de NMBS tijdens het jaar 2018." "In hetzelfde besluit, wordt het punt (3) van de 1^{ste} bijlage geschrapt vanaf de inwerkingstelling van de nieuwe formule van gebruiksheffing." (mechanisme van compensatie van 95% van de variatie van de gebruiksheffing).

Begrotingsnotificatie MR 20/10/2021: "Overeenkomstig het regeerakkoord, waarin is bepaald dat bij de vaststelling van de subsidies rekening zal worden gehouden met de financiële gevolgen van het coronavirusscrisis, worden aan de NMBS bijkomende structurele middelen toegekend om haar vervoersplan 2020-2023 uit te voeren." »

Kredieten

De kredieten worden voorlopig als volgt berekend:

kEUR	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
SNCB exploitation – Base contrat indexé NMBS exploitatie – basis contract geïndexeerd	824.330	831.580	848.266	848.266	848.266	848.266	848.266
Economies indexés/ geïndexeerde besparingen	-30.186	-30.452	-31.063	-31.063	-31.063	-31.063	-31.063
Economies non indexées / niet geïndexeerde besparingen	-51.440	-51.440	-51.440	-51.440	-51.440	-51.440	-51.440
Redevance – Ecart à compenser (95%) Gebruiksheffing – verschil te compenseren (95%)	-34.280						
Révision redevance Herziening gebruiksheffing	-17.248	-265.298	-270.622	-270.622	-270.622	-270.622	-270.622
Compensation service médiation Compensatie ombudsdienst			1.140	1.140	1.140	1.140	1.140
12 Trajecten-Pass via interdepartementale provisie / provision interdépartementale	110.000						
Notificaties notification CMR 23/10/2020 : compensatie compensation impact Covid-19- via interdepartementale provisie/provision interdépartementale	264.000						
notificaties MR 12/02/2021 : compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst	24.000	124.000					
notificaties CMR 24/06/2021: compensatie compensation impact Covid-19-pandemie openbare dienst service public: Q2-3 2021		150.000					
CMR 15/10/2021 B9: overstromingen inondations		4.940					
CMR 20/10/2021: Vervoersplan 2020-2023 / Plan de Transport 2020-2023			4.500	7.532	7.283	7.283	7.283
SUBVENTION -TOELAGE	1.089.176	763.330	500.781	503.813	503.564	503.564	503.564
Solde Saldo	289.433	291.517	270.815	271.774	257.228	253.520	248.834
Compensation redevance – solde Compensatie gebruiksheffing saldo	-6.345						

Compensation redevance – report Compensatie gebruiksheffing – overdracht	34.280	-34.280					
Redistribution herverdeling Opex-Capex	-25.000						
Compensation service médiation			-1.140	-1.140	-1.140	-1.140	-1.140
Report / overdracht	-291.517	-270.815	-271.774	-257.228	-253.520	-248.834	-245.258
notificaties MR 12/02/2021 : compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst	-24.000	24.000					
ENGAGEMENT - VASTLEGGING	1.066.027	773.752	498.682	517.219	506.132	507.110	506.000
LIQUIDATION - VEREFFENING	1.066.027	773.752	498.682	517.219	506.132	507.110	506.000

L'évolution des crédits entre 2021 et 2022 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2021 en 2022:

Variation / Variatie 2021-2022 KEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Corrections techniques covid19/ Technische correcties covid19	-278.940	-302.940	-302.940
Service médiation / Ombudsdienst	1.140		
Index	10.751	10.751	10.751
Report / Overdracht		12.619	12.619
Vervoersplan Plan de Transport 2020- 2023	4.500	4.500	4.500

A.B. 33 51 10 312216 : Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 10 312216: Bijdrage tot dekking van de kosten voor veiligheid en toezicht ten gunste van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	27 266	23 349	28 412	29 231	28 612	28 667	28 603	Vastleggingen
Liquidations	27 266	23 349	28 412	29 231	28 612	28 667	28 603	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base juridique : articles 6, 15-26 et 79 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding, adapté par le troisième avenant et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Les paramètres d'indexation sont détaillés plus haut au point "10 exploitation ferroviaire".

Le mécanisme de transfert des 4 tranches mensuelles vers le budget de l'année suivante est conservé.

L'évolution des crédits entre 2021 et 2022 s'explique

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis: artikels 6, 15-26 en 79 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding, aangepast door het derde bijvoegsel en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

De indexeringsparameters worden gedetailleerd bij "10 spoorwegexploitatie".

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

De volgende elementen verklaren de evolutie van de

par les éléments suivants :

kredieten tussen 2021 en 2022:

Variation / Variatie 2021-2022 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Index	558	558	558
Report / Overdracht		4.505	4.505

A.B. 33 51 10 312218 : Subvention d'exploitation variable au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 10 312218: Variabele exploitatietoelage, ten gunste van NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	505 978	238 941	403 814	440 114	466 042	484 005	499 973	Vastleggingen
Liquidations	505 978	238 941	403 814	440 114	466 042	484 005	499 973	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Subvention variable :

- Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité ;
- le calcul de subvention variable est lié au trafic.

Concrètement, le montant de la subvention variable pour 2014 a été estimé en mesurant, sur une période de 10 ans (2002-2012), d'une part l'augmentation du trafic voyageurs national (en voyageurs-km) et d'autre part l'augmentation des charges variables pour l'offre de train additionnelle que la SNCB a dû engager pour répondre à l'accroissement de trafic. Dans la structure des coûts de la SNCB, les trois principales charges variables sont la redevance d'infrastructure, l'énergie de traction, le personnel de conduite et d'accompagnement.

A partir de l'année 2017 tous les autres coûts ont été inclus dans le calcul du prix unitaire correspondant au cout variable de la SNCB portant le prix unitaire de 0,02455 EUR₂₀₁₄ à 0,045140 EUR₂₀₁₆.

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 (EUR₂₀₂₀ : 0,048496) multiplié par le nombre de voyageur/km (l'ensemble du trafic) donne la part variable de la subvention.

La subvention fixe de la SNCB a été diminuée d'un montant fixe, indexé, de 244 788 000 euros depuis 2014 et de 443 584 000 euros₂₀₁₆ depuis 2017. Pour les années suivantes, le coût unitaire d'un voyageur/km est indexé selon les mêmes paramètres que la

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Variabele toelage:

- Voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013;
- de berekening van de variabele toelage is verbonden aan het verkeer.

Concreet werd het bedrag van de variabele toelage voor 2014 geraamd door, over een periode van 10 jaar (2002-2012), enerzijds de verhoging van het nationale reizigersvervoer te meten (in reizigers-km) en anderzijds de verhoging van de variabele lasten voor het bijkomende treinaanbod dat de NMBS heeft moeten inlassen als antwoord op het groeiende verkeer. In de kostenstructuur van de NMBS zijn de drie variabele hoofdkosten de infrastructuurbijdrage, tractie-energie, besturings- en begeleidingspersoneel.

Vanaf het jaar 2017 werden alle andere kosten opgenomen in de berekening van de eenheidsprijs die overeenkomt met de variabele kosten van de NMBS wat de eenheidsprijs van 0,02455 EUR₂₀₁₄ naar 0,045140 EUR₂₀₁₆ bracht.

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 (EUR₂₀₂₀: 0,048496) vermenigvuldigd met het aantal reiziger/km (volledig verkeer) geeft het variabele deel van de toelage weer. De vaste toelage van de NMBS werd met een sedert 2014 geïndexeerd vast bedrag van 244 788 000 euro verminderd en sedert 2017 met een bedrag van 443 584 000 euro₂₀₁₆. Voor de volgende jaren zal de unitaire kost van een reiziger/km geïndexeerd worden

subvention d'exploitation fixe. La subvention variable évolue selon le trafic. A partir de 2016, une correction pour les grèves et les autres événements exceptionnels est appliquée.

A partir de 2021, le prix unitaire diminue à 0,040019 EUR₂₀₁₈, à cause de la révision du mécanisme de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, qui est l'un des coûts variables.

En vue du décompte final, la SNCB établit pour le 31 mars de chaque année un rapport détaillé et audité par le collège des commissaires, et par les représentants de la Cour des Comptes, qu'elle adresse au Ministre des Entreprises publiques et au Service Public Fédéral Mobilité et Transports.

Le solde positif ou négatif est compensé au plus tard au moment du versement de la première tranche de la subvention d'exploitation de l'année suivante.

volgens dezelfde parameters als de vaste exploitatietoelage. De variabele toelage zal volgens het verkeer evolueren. Vanaf 2016 wordt er een correctie toegepast voor stakingen en uitzonderlijke gebeurtenissen.

Vanaf 2021 daalt de eenheidsprijs tot 0,040019 EUR₂₀₁₈, dit vanwege de herziening van het mechanisme van de berekening van de gebruiksheffing van de infrastructuur, wat één van de variabele kosten is.

Met het oog op de eindafrekening, maakt de NMBS vóór 31 maart van elk jaar een gedetailleerd en door het college van commissarissen, en door de vertegenwoordigers van het Rekenhof, geauditeerd rapport over aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Het positieve of negatieve saldo wordt verrekend uiterlijk op het ogenblik van de storting van de eerste schijf van de exploitatietoelage van het daaropvolgende jaar.

(kEUR)	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	(k EUR)
Prix unitaire en EUR	0,04514	0,040019	0,040019	0,040019	0,040019	0,040019	0,040019	Eenheidsprijs in EUR
Prix unitaire indexé EUR	0,048496	0,041695	0,042531	0,042531	0,042531	0,042531	0,042531	Geïndexeerde eenheidsprijs in EUR
Trafic v-km (millions)	7.396,37	9.499,61	9.478,60	10.706,88	11.056,15	11.496,40	11.844,84	Verkeer r-km (miljoenen)
Part variable	358.694	396.086	403.134	455.374	470.229	488.953	503.773	Variabel deel
Solde t-1	199.325	205.483	221.445	220.765	236.025	240.212	245.160	Saldo t-1
Correction années ant;	153.442	-141.183						Correctie vorige jaren
Correction reportée								Overdracht naar t+1
Report vers t+1 (4 mois)	-205.483	-221.445	-220.765	-236.025	-240.212	-245.160	-248.960	(4 maanden)
Engagement = liquidation	505.978	238.941	403.814	440.114	466.042	484.005	499.973	Vastlegging = vereffening

L'évolution des crédits entre 2021 et 2022 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2021 en 2022:

Variation / Variatie 2021-2022 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Index	7.048	7.048	7.048
Ajustement années antérieures / aanpassing voorgaande jaren		157.825	157.825

A.B. 33 51 10 312219 : Contribution pour la lutte contre le terrorisme et le radicalisme au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 10 312219: Bijdrage voor de strijd tegen het terrorisme en het radicalisme ten gunste van NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	6 584	6 642	6 775	6 775	6 775	6 775	6 775	Vastleggingen

Liquidations	6 584	6 642	6 775	6 775	6 775	6 775	6 775	Vereffeningen
--------------	-------	-------	--------------	-------	-------	-------	-------	---------------

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale : Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité qui a introduit des subventions complémentaires pour compenser le coût de nouvelles mesures dont est chargée la SNCB en matière de lutte contre le terrorisme et le radicalisme.

La subvention d'exploitation prévue était de 6 642 000 euros en 2021 et est indexé avec l'indice d'exploitation estimé (+2,01%) jusqu'à 6 775 000 euros en 2022.

A.B. 33 51 10 312251 : Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire au profit d'Infrabel.

Pour mémoire (voir A.B. 33 51 10 414051)

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Rechtsgrondslag: Het voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013 dat bijkomende toelagen invoerde ter compensatie van de kosten van de nieuwe maatregelen waarmee de NMBS is belast op het vlak van de strijd tegen terrorisme en radicalisme.

De voorziene exploitatietoelage bedroeg 6 642 000 euro in 2021 en wordt geïndexeerd met de geraamde index van toepassing op de exploitatietoelagen (+2,01%) tot 6 775 000 euro in 2022.

B.A. 33 51 10 312251: Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur en voordele van Infrabel.

Ter herinnering (zie B.A. 33 51 10 414051)

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0						Vastleggingen
Liquidations	0	0						Vereffeningen

A.B. 33 51 10 312253 : Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Diabolo au profit d'Infrabel.

Pour mémoire (voir A.B. 33 51 10 414053)

B.A. 33 51 10 312253: Bijdrage ter compensatie voor de kosten van het ter beschikking stellen van de PPS Diabolo ten voordele van Infrabel.

Ter herinnering (zie B.A. 33 51 10 414053)

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0						Vastleggingen
Liquidations	0	0						Vereffeningen

A.B. 33 51 10 312254 : Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Liefkenshoek Rail Link, au profit d'Infrabel.

Pour mémoire (voir A.B. 33 51 10 414054)

B.A. 33 51 10 312254: Bijdrage ter compensatie van de beschikbaarheidsvergoeding voor het PPS-project Liefkenshoek Rail Link, ten gunste van Infrabel.

Ter herinnering (zie B.A. 33 51 10 414054)

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0						Vastleggingen
Liquidations	0	0						Vereffeningen

A.B. 33 51 10 312256 : Infrabel : Contribution sûreté et sécurité.

Pour mémoire (voir A.B. 33 51 10 414056)

B.A. 33 51 10 312256: Infrabel: Bijdrage Veiligheid en Beveiliging.

Ter herinnering (zie B.A. 33 51 10 414056)

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0						Vastleggingen
Liquidations	0	0						Vereffeningen

A.B. 33 51 10 414001 : Intervention sur les frais de sillons en faveur des opérateurs de train de nuit.

B.A. 33 51 10 414001: Interventie op treinpadkosten ten voordele van nachttrein operators

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	Vastleggingen
Liquidations	-	-	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Notification budget CM 20/10/2021: « Le train de nuit est une alternative pour les trajets courts par avion et les longs trajets par route.

L'objectif est de donner un coup de pouce financier aux opérateurs dans ce domaine. Il existe plusieurs possibilités pour soutenir des initiatives :

En priorité, réduire les frais de sillons (payés au gestionnaire d'infrastructure). »

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Begrotingsnotificatie MR 20/10/2021: "De nachttrein is een alternatief voor korte verplaatsingen per vliegtuig en lange verplaatsingen via de weg.

Het doel is om operatoren in dit veld een financieel duwtje in de rug te geven. Er zijn verschillende mogelijkheden om steun te verlenen aan initiatieven:

Prioritair worden de rijdpadvergoedingen (geheven door de Infrastructuurbeheerder) verminderd."

A.B. 33 51 10 414051 : Infrabel : entretien, gestion.

B.A. 33 51 10 414051: Infrabel: onderhoud, beheer.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	139 432	428 269	400 323	383 892	373 407	374 055	373 676	Vastleggingen
Liquidations	139 432	428 269	400 323	383 892	373 407	374 055	373 676	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale :

Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel : article 74 (subvention), article 76 (indexation), article 77 (paiement) et l'arrêté royal du 21 décembre 2013

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis:

Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 74 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting) en het voornoemde koninklijk

précité.

Les paramètres d'indexation communs aux subventions d'exploitation sont détaillés plus haut au point "10 exploitation ferroviaire". Le mécanisme de report avec des montants fixes au budget de l'année suivante est maintenu.

Crédits :

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

besluit van 21 december 2013.

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld bij "10 spoorwegexploitatie". Het mechanisme van overdracht met vaste bedragen naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Kredieten:

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

kEUR	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Infrastructure - Total contractuel indexé Infrastructuur – totaal contractueel geïndexeerd	302.394	305.054	311.175	311.175	311.175	311.175	311.175
Economies indexées- geïndexeerde besparingen	-240.260	-242.373	-247.236	-247.236	-247.236	-247.236	-247.236
Adaptation répartition aanpassing herverdeling Opex-Capex	20.643	20.824	21.242	21.242	21.242	21.242	21.242
Economies non indexées – niet geïndexeerde besparingen	-25.978	-25.978	-25.978	-25.978	-25.978		
Compensation service médiation			61	61	61	61	61
Redevance écart à compenser Gebruiksheffing verschil om te compenseren (95%)	34.280						
Révision redevance – herziening gebruiksheffing	17.248	341.623	348.478	348.478	348.478	348.478	348.478
Notificaties notification CMR 23/10/2020: compensatie compensation impact Covid-19- via interdepartementale provisie / provision	46.900						
Notificaties notification CMR 23/10/2020: économies linéaires / lineaire besparingen		-6.161	-17.753	-29.345	-40.937	-40.937	-40.937
notificaties CMR 12/02/2021: compensatie impact Covid-19- pandémie openbare dienst service public	1.300	13.500					
notificaties CMR 12/02/2021: steunmaatregel commercieel personenvervoer aide transport commercial:: voorlopig provisoire		4.100					
notificaties CMR 12/02/2021: vermindering redevance goederenvervoer per spoor: aide transport frêt: voorlopig provisoire		6.800					
notificaties CMR 24/06/2021: compensatie compensation impact Covid-19-pandémie openbare dienst service public: Q2-3 2021		18.400					
CMR 28/05/2021 : redistribution herverdeling opex capex		28.500					
CMR 15/10/2021 B9: overstromingen inondations		63.170					
CMR 15/10/2021 B10: diminution redevance frêt+international vermindering vracht+international		12.850					

sem 2: provisoire voorlopig							
Notificaties notifications CMR 20/10/2021: Versterking exploitatie /renforcement exploitation			11.337	7.532	7.282	7.282	7.282
SUBVENTION -TOELAGE	156.527	540.309	401.326	385.929	374.087	374.087	374.087
Solde – saldo	21.792	9.652	8.652	9.594	11.570	12.189	12.160
Compensation redevance : solde / compensatie gebruiksheffing saldo	6.345	34.280					
Compensation redevance : report / compensatie gebruiksheffing overdracht	-34.280						
Report - overdracht	-9.652	-8.652	-9.594	-11.570	-12.189	-12.160	-12.510
Report en solde notificaties MR 12/02/2021: compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst	-1.300	1.300					
Compensation service médiation blocage			-61	-61	-61	-61	-61
ENGAGEMENT - VASTLEGGING	139.432	576.889	400.323	383.892	373.407	374.055	373.676
LIQUIDATION - VEREFFENING	139.432	576.889	400.323	383.892	373.407	374.055	373.676

L'évolution des crédits entre 2021 et 2022 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2021 en 2022:

Variation / Variatie 2021-2022 KEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Corrections techniques années antérieures / Technische correcties voorgaande jaren	-141.159	-142.459	-142.459
Service Mediation / Ombudsdienst	61		
Index	8.531	8.531	8.531
Economies / besparingen	-17.753	-17.753	-17.753
Report / Overdracht		-36.222	-36.222
Renforcement exploitation / versterking exploitatie	11.337	11.337	11.337

Economies linéaires : -17 553 000 euros (2022)
CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel
2022-2024 – annexe 3.

A.B. 33 51 10 414053 : Infrabel : diaboló.

Lineaire besparingen: -17 553 000 euro (2022)
CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting
2022-2024 – bijlage 3.

B.A. 33 51 10 414053: Infrabel: diaboló.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	10 628	10 730	10 830	10 830	10 830	10 830	10 830	Vastleggingen
Liquidations	10 628	10 730	10 830	10 830	10 830	10 830	10 830	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale : Contrat de gestion 2008-2012 avec Infrabel, article 78, adapté par le troisième avenant et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Cette subvention est indexée sur la base de la moyenne de l'indice santé sur douze mois courant à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1 par rapport à l'index santé d'octobre 2008, à savoir 111,29.

Le montant pour 2021 sur base de l'indexation définitive s'élevait à 10 730 000 euros.

L'estimation de l'indexation pour 2022 est +0,93%. Pour déterminer cette moyenne de l'indice santé, la prévision est basée sur les indices santé mensuels déjà définis ainsi sur les estimations mensuels du Bureau fédéral du Plan du avril 2021.

A.B. 33 51 10 414054 : Infrabel°: PPP Liefkenshoek.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis: Beheerscontract 2008-2012 met Infrabel, artikel 78, aangepast door het derde bijvoegsel en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013.

Deze toelage wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over een periode van twaalf maanden vanaf 1 november van jaar t-2 tot 31 oktober van jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29.

Het bedrag voor 2021 op basis van de definitieve indexatie bedroeg 10 730 000 euro.

De index voor 2022 is geraamd op +0,93%. Om het gemiddelde van de gezondheidsindex te bepalen, is de schatting gebaseerd op de maandelijkse gezondheidsindexeringen al bepaald en op de maandelijkse ramingen van het Federaal Planbureau van april 2021.

B.A. 33 51 10 414054: Infrabel: PPS Liefkenshoek.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	50 752	51 032	51 032	51 032	51 032	51 032	51 032	Vastleggingen
Liquidations	50 752	51 032	51 032	51 032	51 032	51 032	51 032	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale :

- Article 79 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel ;
- Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Cette subvention d'exploitation doit permettre à Infrabel de rencontrer ses obligations dans le cadre du PPP Liaison ferroviaire de Liefkenshoek, plus particulièrement le remboursement des frais nets de mise à disposition. La redevance brute de mise à disposition s'élève à 50 610 000 euros par année (95,2 % ne sont pas indexables ; 4,8 % suivent une indexation spécifique). L'infrastructure est mise à disposition par le partenaire privé depuis le 21 janvier 2013.

L'estimation pour 2022 s'élève à 51 032 000 euros.

A.B. 33 51 10 414056 : Infrabel : Contribution sûreté et sécurité.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis:

- Artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel;
- Voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013.

Deze exploitatietoelage moet Infrabel toelaten om haar verplichtingen in het kader van de PPS Liefkenshoekspoorverbinding na te komen, meer bepaald de betaling van de netto beschikbaarheidsvergoeding. De bruto beschikbaarheidsvergoeding bedraagt 50 610 000 euro per jaar (95,2 % is niet indexeerbaar, 4,8 % volgt een specifieke indexering). De infrastructuur is op 21 januari 2013 beschikbaar gesteld door de privépartner.

De raming voor 2022 bedraagt 51 032 000 euro.

B.A. 33 51 10 414056: Infrabel: Bijdrage Veiligheid en Beveiliging.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	3 050	3 077	3 139	3 139	3 139	3 139	3 139	Vastleggingen
Liquidations	3 050	3 077	3 139	3 139	3 139	3 139	3 139	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale : Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité qui a introduit des subventions complémentaires pour compenser le coût de nouvelles mesures dont est chargée la SNCB en matière de lutte contre le terrorisme et le radicalisme.

Sécurisation des infrastructures critiques nationales.

La subvention d'exploitation prévue était de 3 077 000 euros en 2021 et est indexé avec l'indice d'exploitation estimé (+2,01%) jusqu'à 3 139 000 euros en 2022.

11. Investissements ferroviaires

Base légale :

- Les chapitres VIII "Investissements" et IX "Relations financières" des contrats de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB (art 63 à 71, 78 et 79), Infrabel (art 60 à 72) et la SNCB Holding (art 69 à 77), adaptés par ses quatre avenants ;
- conclave budgétaire CM 30/11/2012 ;
- arrêté royal du 21 décembre 2013 précité ;
- situation du Fonds RER.

La direction Finance - Trésorerie de la SNCB gère le fonds RER au nom et pour le compte de l'Etat conformément à l'article 67 du contrat de gestion conclu avec l'Etat. Au 31/12/2020 le solde de trésorerie du Fonds RER s'élevait à 32 567 127,80 euros. Les prévisions des prélèvements de la SNCB et d'Infrabel s'élèvent à 32 570 000 euros pour 2021.

Indexation de la subvention d'investissement

Base légale : contrat de gestion SNCB : art. 68 et contrat de gestion Infrabel : art. 67.

L'indexation investissement est basée sur deux indices correspondant à l'avant-dernière année qui précède l'année budgétaire concernée (donc les moyennes annuelles des indices de l'année 2020 pour le budget de 2022). Il s'agit de l'indice qui suit l'évolution du prix des matériaux (40%) et celui qui suit l'évolution des salaires horaires (60%).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Rechtsgrondslag: Het voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013 dat bijkomende toelagen invoerde ter compensatie van de kosten van de nieuwe maatregelen waarmee de NMBS is belast op het vlak van de strijd tegen terrorisme en radicalisme.

Beveiliging van de nationale kritieke infrastructures.

De voorziene exploitatietoelage bedroeg 3 077 000 euro in 2021 en wordt geïndexeerd met de geraamde index van toepassing op de exploitatietoelagen (+2,01%) tot 3 139 000 euro in 2022.

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 vier bijvoegsels;
- begrotingsconclaf MR 30/11/2012;
- voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013;
- situatie van het GEN-Fonds.

De directie Finance - Thesauriebeheer van de NMBS beheert het GEN-fonds in naam en voor rekening van de Staat conform artikel 67 van het met de Staat gesloten beheerscontract. Op 31/12/2020 bedroeg het kassaldo van het GEN-fonds 32 567 127,80 euro. De prognose voor de afnames van Infrabel en NMBS bedraagt 32 570 000 euro in 2021.

Indexatie van de investeringssubsidie

Wettelijke basis: beheerscontract NMBS: art. 68 en beheerscontract Infrabel: art. 67.

De investeringsindex is gebaseerd op twee indexen overeenkomend met het voorlaatste jaar die het betreffende begrotingsjaar voorafgaat (dus de jaargemiddelden van de indexcijfers van het 2020 voor de begroting van 2022). Het gaat om de index die de evolutie van de materiaalprijs volgt (40%) en die de evolutie van uurloons volgt (60%).

L'indexation des subventions d'investissement est -2,27%.

De indexatie van de investeringssubsidies bedraagt -2,27%.

	2019	2020	2021	2022	
Moyenne Indice évolution des prix des matériaux (I) année t-2	7.546,250	7.966,417	7.840,417	7.621,833	Gemiddelde index evolutie van de materiaalprijzen (I) jaar t-2
Variation	8,47%	5,57%	-1,58%	-2,79%	Variatie
Moyenne Indice évolution des salaires horaires (S) année t-2	30,469	30,774	31,262	30,665	Gemiddelde index evolutie van de uurloren (S) jaar t-2
Variation	1,46%	1,00%	1,59%	-1,91%	Variatie
Indice 2008 = 1	1,214048	1,249032	1,252122	1,223649	Index 2008 = 1
Variation indice 2008=1	4,24%	2,88%	0,25%	-2,27%	Variatie index 2008=1

A.B. 33 51 11 511101 : Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 11 511101: Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	555 844	545 980	535 773	555 455	587 263	587 263	587 263	Vastleggingen
Liquidations	556 136	545 664	535 986	555 045	586 600	587 263	587 263	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les contrats de gestion 2008-2012, adaptés par les quatre avenants et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité prévoient une subvention d'investissement dont le montant pour la SNCB est le suivant, en milliers d'euros courant :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De beheerscontracten 2008-2012, aangepast door hun vier bijvoegsels en het voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013 voorzien in een investeringstoelage waarvan het bedrag voor de NMBS het volgende bedraagt, in duizenden euro's courant:

kEUR	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investissements - Total contractuel indexé / investeringen totaal contractueel geïndexeerd	822.357	824.391	805.645	805.645	805.645	805.645	805.645
Economies indexées / Geïndexeerde besparingen	-157.619	-158.008	-154.415	154.415	-154.415	-154.415	-154.415
Economies non indexées / niet geïndexeerde besparingen	-63.967	-63.967	-63.967	-63.967	-63.967	-63.967	-63.967
Compensation compensatie ETCS	-69.927	-56.436	-51.490	-31.808			
SUBVENTION -TOELAGE	530.844	545.980	535.773	555.455	587.263	587.263	587.263
Solde saldo Redistribution / herverdeling Opex-Capex	25.000						

ENGAGEMENT VASTLEGGING	-	555.844	545.980	535.773	555.455	587.263	587.263	587.263
Solde saldo		11.351	11.059	11.375	11.162	11.572	12.235	12.235
Report overdracht		-11.059	-11.375	-11.162	-11.572	-12.235	-12.235	-12.235
LIQUIDATION VEREFFENING	-	556.136	545.664	535.986	555.045	586.600	587.263	587.263

L'évolution des crédits entre 2021 et 2022 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2021 en 2022:

Variation / Variatie 2021-2022 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Index	-15.153	-15.153	-15.153
Répartition investissements herverdeling investeringen	4.946	4.946	4.946
Report / Overdracht			529

Le montant réservé pour les investissements en matériel roulant SNCB pour l'ETCS est inscrit à l'allocation de base 33 51 11 511102.

Het bedrag voor investeringen rollend materieel NMBS voor ETCS werd ingeschreven op de basisallocatie 33 51 11 511102.

A.B. 33 51 11 511102 : Participation de l'Etat au capital de la SNCB en vue du financement des investissements en matériel roulant pour l'ETCS, au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 11 511102: Deelname van de Staat in het kapitaal van NMBS met het oog op de financiering van de investeringen in rollend materieel voor ETCS, ten gunste van NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	69 927	56 436	51 490	31 808				Vastleggingen
Liquidations	69 283	56 717	51 593	32 218	663			Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Cette subvention d'investissement suit l'évolution de l'équipement prévu du matériel roulant en ETCS.

L'évolution des crédits entre 2021 et 2022 s'explique par les éléments suivants :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze investeringstoelage volgt de evolutie van de voorziene uitrusting van het rollend materieel met ETCS.

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2021 en 2022:

Variation / Variatie 2021-2022 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Report / Overdracht			-178
Répartition investissement herverdeling investeringen	-4.946	-4.946	-4.946

A.B. 33 51 11 511104 : Investissements en capacité ferroviaire complémentaire au profit de la SNCB.

B.A. 33 51 11 511104: Investerings in bijkomende spoorwegcapaciteit ten gunste van de NMBS.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	24 326	28 028	15 463	21 103	8 360	8 632	7 667	Vastleggingen
Liquidations	24 035	27 951	15 725	20 985	8 626	8 626	7 687	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- **Base légale** : Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2017 portant sur le Contrôle budgétaire 2017 (point 37, partie 33 SPF Mobilité : Financement des infrastructures ferroviaires stratégiques), qui prévoit un financement complémentaire pour le RER et les infrastructures prioritaires de 1 milliard à charge de l'Etat et l'Arrêté royal du 21 décembre 2013 précité.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- **Wettelijke basis:** Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2017 houdende de begrotingscontrole 2017 (punt 37, deel 33 FOD Mobiliteit: Financiering van de strategische spoorweginfrastructuren), die een bijkomende financiering voorziet voor het GEN en voor de prioritaire infrastructuren ten bedrage van 1 miljard ten laste van de Staat en het voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013.

en Millions € courant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Utilisation du MIA INFRABEL	2,78	24,45														
Utilisation du MIA SNCB	3,80	3,10														
Utilisation du MIA total	6,58	27,55	101,61	190,37	202,71	199,61	99,12	49,73	50,02	39,17	8,19	8,31	7,79	5,88	3,34	1000,00
Impact SEC consommation Fonds RER INFRABEL	67,50	53,61														
Impact SEC consommation Fonds RER SNCB	11,26	4,02														
Consommation du Fonds RER total	78,77	57,63	54,13	32,42	1,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	224,06
Impact SEC total milliard+RER	85,35	85,18	155,74	222,79	203,83	199,61	99,12	49,73	50,02	39,17	8,19	8,31	7,79	5,88	3,34	1224,06
Utilisation des PreFin Wallons total	0,00	0,00	0,00	5,11	3,79	8,18	46,46	61,57	45,50	31,87	41,44	31,37	11,98	1,36	0,01	288,64
Enveloppe totale d'investissement	85,35	85,18	155,74	227,90	207,62	207,79	145,58	111,30	95,52	71,04	49,63	39,68	19,77	7,24	3,35	1512,70

In miljoen € courant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Gebruik van het miljard INFRABEL	2,78	24,45														
Gebruik van het miljard NMBS	3,80	3,10														
Totaal gebruik van het miljard	6,58	27,55	101,61	190,37	202,71	199,61	99,12	49,73	50,02	39,17	8,19	8,31	7,79	5,88	3,34	1000,00
ESR impact verbruik GEN fonds INFRABEL	67,50	53,61														
ESR impact verbruik GEN fonds NMBS	11,26	4,02														
Totaal verbruik GEN fonds	78,77	57,63	54,13	32,42	1,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	224,06
Totaal ESR impact miljard+GEN	85,35	85,18	155,74	222,79	203,83	199,61	99,12	49,73	50,02	39,17	8,19	8,31	7,79	5,88	3,34	1224,06
Totaal gebruik Waakse prefinanciering	0,00	0,00	0,00	5,11	3,79	8,18	46,46	61,57	45,50	31,87	41,44	31,37	11,98	1,36	0,01	288,64
Totale investeringsenveloppe	85,35	85,18	155,74	227,90	207,62	207,79	145,58	111,30	95,52	71,04	49,63	39,68	19,77	7,24	3,35	1512,70

Répartition indicative du financement décidé par le Conseil des Ministres du 31/03/2017 (à l'exclusion des préfinancements non encore activés)

[illegible]

Indicatieve verdeling van de financiering beslist door de Ministerraad van 31/03/2017 (exclusief de nog niet geactiveerde voorfinancieringen)																	
In k € courant			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Gebruik miljard van INFRADEL			26.621	72.525	158.009	207.114	161.539	73.699	46.544	47.688	36.255	8.856	8.047	5.994	5.880	3.336	862.106
Gebruik miljard van NMBS			7.468	10.354	24.326	28.028	15.463	21.103	8.360	8.617	7.667	2.051	2.092	1.803	0	0	137.332
Totaal gebruik miljard (1)	0	0	34.089	82.879	182.335	235.142	177.002	94.802	54.904	56.305	43.922	10.907	10.139	7.797	5.880	3.336	999.438
(1) Er blijft een reserve van 562k€ die nog toegewezen moet worden.																	
GEN fonds INFRADEL	54.170	42.430	56.320	45.443	9.666												208.029
GEN fonds NMBS	3.200	4.270	3.830	6.883	2.233												20.415
Totaal GEN fonds	57.370	46.700	60.150	52.326	11.898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	228.444

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.

Pour mémoire, voir A.B. 33 51 11 614151.

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.

Ter herinnering, zie B.A. 33 51 11 614151.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0						Vastleggingen
Liquidations	9 476	0						Vereffeningen

A.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.

Pour mémoire, voir A.B. 33 51 11 614152.

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.

Ter herinnering, zie B.A. 33 51 11 614152.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0						Vastleggingen
Liquidations	7 437	0						Vereffeningen

A.B. 33 51 11 511153 : Investissements en capacité ferroviaire complémentaire au profit d'Infrabel.

Pour mémoire, voir A.B. 33 51 11 614153.

B.A. 33 51 11 511153: Investeringen in bijkomende spoorwegcapaciteit ten gunste van Infrabel.

Ter herinnering, zie B.A. 33 51 11 614153.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0						Vastleggingen
Liquidations	1 430	0						Vereffeningen

A.B. 33 51 11 614151 : Investissements Infrabel

B.A. 33 51 11 614151: Investeringen Infrabel

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	559 383	604 382	660 635	724 154	724 154	821 486	821 486	Vastleggingen
Liquidations	547 305	603 444	659 472	722 831	724 154	819 458	821 486	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Les contrats de gestion 2008-2012, adaptés par les quatre avenants et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité, prévoient une subvention d'investissements dont le montant pour Infrabel est le suivant, en milliers d'euros courant :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De beheerscontracten 2008-2012, aangepast door hun vier bijvoegsels, voorzien in een investeringstoelage waarvan het bedrag voor Infrabel het volgende bedraagt en het voornoemde koninklijk besluit van 21 december 2013, in duizenden euro's courant:

kEUR	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
Investissement Infrabel - Base contrat indexé Investerings basis contract geïndexeerd	1.213.913	1.216.917	1.189.244	1.189.244	1.189.244	1.189.244	1.189.244
Compensation pour investissement compensatie voor investeringen ETCS	-280.607	-237.861	-160.851	-97.332	-97.332		
Economies indexées geïndexeerde besparingen	-283.073	-283.774	-277.321	-277.321	-277.321	-277.321	-277.321
Economies non indexées / niet geïndexeerde besparingen	-70.500	-70.500	-70.500	-70.500	-70.500	-70.500	-70.500
Adaptation répartition aanpassing herverdeling Opex-Capex	-20.350	-20.400	-19.937	-19.937	-19.937	-19.937	-19.937
CMR 28/05/2021 : redistribution herverdeling opex capex		-28.500					
SUBVENTION - TOELAGE	559.383	575.882	660.635	724.154	724.154	821.486	821.486
ENGAGEMENT - VASTLEGGING	559.383	575.882	660.635	724.154	724.154	821.486	821.486

Solde saldo	9.476	12.078	13.016	14.179	15.502	15.502	17.530
Report overdracht	-12.078	-13.016	-14.179	-15.502	-15.502	-17.530	-17.530
LIQUIDATION - VEREFFENING	556.781	574.944	659.472	722.831	724.154	819.458	821.486

Les montants réservés pour les PPP Liefkenshoek Rail Link et Diabolo sont inscrits aux AB spécifiques (A.B. 33 51 10 414053 et 33 51 10 414054).

De bedragen gereserveerd voor PPS Liefkenshoek Rail Link en Diabolo zijn ingeschreven op specifieke BA's (B.A. 33 51 10 414053 en 33 51 10 414054).

L'évolution des crédits entre 2021 et 2022 s'explique par les éléments suivants :

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2021 en 2022:

Variation / Variatie 2021-2022 kEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Index	-20.757	-20.757	-20.757
Report / Overdracht			-225
Corrections techniques années antérieures / Technische correcties voorgaande jaren	28.500	28.500	28.500
Répartition investissements herverdeling investeringen	77.010	77.010	77.010

A.B. 33 51 11 614152 : Invest.infra. pour ETCS au profit d'Infrabel

B.A. 33 51 11 614152: Invest.Infras. ETCS ten voordele Infrabel

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	280 607	237 861	160 851	97 332	97 332			Vastleggingen
Liquidations	274 761	238 752	162 455	98 655	97 332			Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Voir A.B. 51 11 614101 (Investissements).

Le 19 Juillet et le 19 décembre 2013, le Conseil des Ministres a décidé de réserver sur la période 2014-2025, 2,233 millions d'euro₂₀₁₂, soit 1/1000 des coûts d'investissement globaux associés à l'ETCS, au suivi des investissements en sécurité par un bureau de consultance indépendant.

Depuis 2015 la subvention ETCS couvre uniquement les montants prévus pour l'ETCS. Les montants prévus pour le TBL1+ sont couverts par la subvention de base pour l'investissement.

L'évolution des crédits entre 2021 et 2022 s'explique par les éléments suivants :

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Zie B.A. 51 11 614101 (Investeringen).

Op 19 juli en 19 december 2013 besliste de Ministerraad om over de periode 2014-2025 2,233 miljoen euro₂₀₁₂, zijnde 1/1000 van de globale investeringskosten verbonden aan de opvolging van de investeringen in de veiligheid door een onafhankelijk consultingsbureau.

Vanaf 2015 dekt de ETCS-toelage enkel de bedragen voor ETCS. De bedragen voor TBL1+ worden gedekt door de basisinvesteringstoelage.

De volgende elementen verklaren de evolutie van de kredieten tussen 2021 en 2022:

Variation / Variatie 2021-2022 KEUR	SUBVENTION - TOELAGE	ENGAGEMENT - VASTLEGGING	LIQUIDATION - VEREFFENING
Report / Overdracht			713
Répartition investissements hervreiding investeringsen	-77.010	-77.010	-77.010

A.B. 33 51 11 614153: Invest.Infrabel capacité
ferroviaire complém.

B.A. 33 51 11 614153: Invest.Infrabel bijkomende
spoorcapaciteit

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	152 180	197 914	173 856	79 021	49 286	50 685	33 906	Vastleggingen
Liquidations	149 010	196 961	174 357	80 997	49 905	50 656	34 256	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Arrêté royal précité du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrats de gestion d'Infrabel et de la nouvelle SNCB.
- Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2017 portant sur le Contrôle budgétaire 2017 (point 37, partie 33 SPF Mobilité: Financement des infrastructures ferroviaires stratégiques), qui prévoit un financement complémentaire pour le RER et les infrastructures prioritaires de 1 milliard à charge de l'Etat.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Voornoemd koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontracten van Infrabel en de nieuwe NMBS gelden.
- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2017 houdende de begrotingscontrole 2017 (punt 37, deel 33 FOD Mobiliteit: Financiering van de strategische spoorweginfrastructuren), die een bijkomende financiering voorziet voor het GEN en voor de prioritaire infrastructures ten bedrage van 1 miljard ten laste van de Staat.

en Millions € courant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Utilisation du MIA INFRABEL	2,78	24,45														
Utilisation du MIA SNCB	3,80	3,10														
Utilisation du MIA total	6,58	27,55	101,61	190,37	202,71	199,61	99,12	49,73	50,02	39,17	8,19	8,31	7,79	5,88	3,34	1000,00
Impact SEC consommation Fonds RER INFRABEL	67,50	53,61														
Impact SEC consommation Fonds RER SNCB	11,26	4,02														
Consommation du Fonds RER total	78,77	57,63	54,13	32,42	1,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	224,06
Impact SEC total milliard+RER	85,35	85,18	155,74	222,79	203,83	199,61	99,12	49,73	50,02	39,17	8,19	8,31	7,79	5,88	3,34	1224,06
Utilisation des Prefin Wallons total	0,00	0,00	0,00	5,11	3,79	8,18	46,46	61,57	45,50	31,87	41,44	31,37	11,98	1,36	0,01	288,64
Enveloppe totale d'investissement	85,35	85,18	155,74	227,90	207,62	207,79	145,58	111,30	95,52	71,04	49,63	39,68	19,77	7,24	3,35	1512,70

in miljoen € courant	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Gebruik van het miljard INFRABEL	2,78	24,45														
Gebruik van het miljard NMBS	3,80	3,10														
Totaal gebruik van het miljard	6,58	27,55	101,61	190,37	202,71	199,61	99,12	49,73	50,02	39,17	8,19	8,31	7,79	5,88	3,34	1000,00
ESR impact verbruik GEN fonds INFRABEL	67,50	53,61														
ESR impact verbruik GEN fonds NMBS	11,26	4,02														
Totaal verbruik GEN fonds	78,77	57,63	54,13	32,42	1,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	224,06
Totaal ESR impact miljard+GEN	85,35	85,18	155,74	222,79	203,83	199,61	99,12	49,73	50,02	39,17	8,19	8,31	7,79	5,88	3,34	1224,06
Totaal gebruik Waakse prefinanciering	0,00	0,00	0,00	5,11	3,79	8,18	46,46	61,57	45,50	31,87	41,44	31,37	11,98	1,36	0,01	288,64
Totale investeringsenveloppe	85,35	85,18	155,74	227,90	207,62	207,79	145,58	111,30	95,52	71,04	49,63	39,68	19,77	7,24	3,35	1512,70

Répartition indicative du financement décidé par le Conseil des Ministres du 31/03/2017 (à l'exclusion des préfinancements non encore activés)																	
En k € courants	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Total
Utilisation du MIA INFRABEL			26.621	72.525	158.009	207.114	161.539	73.699	46.544	47.688	36.255	8.856	8.047	5.994	5.880	3.336	862.106
Utilisation du MIA SNCB			7.468	10.354	24.326	28.028	15.463	21.103	8.360	8.617	7.667	2.051	2.092	1.803	0	0	137.332
Utilisation du MIA total (1)	0	0	34.089	82.879	182.335	235.142	177.002	94.802	54.904	56.305	43.922	10.907	10.139	7.797	5.880	3.336	999.438
(1) Il subsiste une réserve de 562 k€ à affecter																	
Fonds RER INFRABEL	54.170	42.430	56.320	45.443	9.666												208.029
Fonds RER SNCB	3.200	4.270	3.830	6.883	2.233												20.415
Fonds RER total	57.370	46.700	60.150	52.326	11.898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	228.444
Indicatieve verdeling van de financiering beslist door de Ministerraad van 31/03/2017 (exclusief de nog niet geactiveerde voorfinancieringen)																	
In k € courant			2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	Totaal
Gebruik miljard van INFRABEL			26.621	72.525	158.009	207.114	161.539	73.699	46.544	47.688	36.255	8.856	8.047	5.994	5.880	3.336	862.106
Gebruik miljard van NMBS			7.468	10.354	24.326	28.028	15.463	21.103	8.360	8.617	7.667	2.051	2.092	1.803	0	0	137.332
Totaal gebruik miljard (1)	0	0	34.089	82.879	182.335	235.142	177.002	94.802	54.904	56.305	43.922	10.907	10.139	7.797	5.880	3.336	999.438
(1) Er blijft een reserve van 562k€ die nog toegewezen moet worden.																	
GEN fonds INFRABEL	54.170	42.430	56.320	45.443	9.666												208.029
GEN fonds NMBS	3.200	4.270	3.830	6.883	2.233												20.415
Totaal GEN fonds	57.370	46.700	60.150	52.326	11.898	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	228.444

A.B. 33 51 11 614256 : Remboursement. Infrabel
emprunt préf. RER wallon

B.A. 33 51 11 614256: Terugbetaling. Infrabel lening
pref. Waalse GEN

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	Vastleggingen
Liquidations	0	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	7 970	Vereffeningen

Bases légales et description

Le remboursement du nouvel emprunt (231 millions euros) qui sera conclu auprès de l'Agence de la Dette par Infrabel pour le préfinancement du RER est estimé à maximum 15 400 000 euros par an (dans le cas d'un emprunt sur 15 ans). La durée va dépendre du taux d'intérêt et la Région Wallonne payera les intérêts pour un maximum de 20,33 millions euros (annexe 5 à l'AR provisoire du 21/12/13 ; la répartition du milliard extra n'inclut pas les préfinancement non encore activés).

12 Remboursement emprunts

A.B. 33 51 12 211001 : Remboursement emprunt

Wettelijke basis en omschrijving

De terugbetaling van het kapitaaldeel van de nieuwe lening (231 miljoen euro) die door Infrabel zal worden afgesloten bij het Agentschap van de Schuld voor de prefinanciering van het GEN wordt geraamd op maximum 15 400 000 euro per jaar (dit in geval van een lening op 15 jaar). De duur zal afhangen van de intrestvoet en het Waals Gewest zal de interesten betalen voor een maximum bedrag van 20,33 miljoen euro (in bijlage 5 bij het KB voorlopige regels 21/12/13; de verdeling van het extra miljard is exclusief de nog niet geactiveerde prefinancieringen).

12 Terugbetaling leningen

B.A. 33 51 12 211001: Terugbetaling lening NMBS

SNCB partie intérêts.

deel interesten.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	18 878	17 971	17 027	16 046	15 026	13 966	12 865	Vastleggingen
Liquidations	18 878	17 971	17 027	16 046	15 026	13 966	12 865	Vereffeningen

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Compensation : -944 000 euros

A.B. 33 51 12 211051 : Remboursement emprunt INFRABEL partie intérêts.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Compensatie: -944 000 euro

B.A. 33 51 12 211051: Terugbetaling lening INFRABEL deel interesten.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	6 544	6 277	5 997	5 706	5 402	5 084	4 753	Vastleggingen
Liquidations	6 544	6 277	5 997	5 706	5 402	5 084	4 753	Vereffeningen

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Compensation : -280 000 euros

A.B. 33 51 12 911001 : Remboursement emprunts SNCB partie capital.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Compensatie: -280 000 euro

B.A. 33 51 12 911001: Terugbetaling lening NMBS deel kapitaal.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	23 048	23 956	24 900	25 881	26 901	27 961	29 063	Vastleggingen
Liquidations	23 048	23 956	24 900	25 881	26 901	27 961	29 063	Vereffeningen

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Compensation : +944 000 euros

A.B. 33 51 12 911051 : Remboursement emprunt INFRABEL partie capital.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Compensatie: +944 000 euro

B.A. 33 51 12 911051: Terugbetaling lening INFRABEL deel kapitaal.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
-----------------------	-----------	------------------	--------	------	------	------	------	---------------------

Engagements	6 134	6 402	6 682	6 973	7 277	7 595	7 926	Vastleggingen
Liquidations	6 134	6 402	6 682	6 973	7 277	7 595	7 926	Vereffeningen

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Compensation : +280 000 euros

17. Autres interventions

A.B. 33 51 17 121122 : Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Compensatie: +280 000 euro

17. Andere tussenkomsten

B.A. 33 51 17 121122: Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	326	329	331	327	323	323	323	Vastleggingen
Liquidations	249	323	325	321	317	317	317	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Transport ferroviaire : suivi des investissements en sécurité.

Le 19 juillet et le 19 décembre 2013, le Conseil des Ministres a décidé de réserver, pour la période 2014-2025, 2,233 millions euros₂₀₁₂, soit 1/1000 des dépenses d'investissements liées aux infrastructures de sécurité qui sont reprises dans le fonds ETCS du PPI, au suivi des investissements en sécurité par un bureau de consultance indépendant.

Ce marché est exécuté en 2 phases. La première consiste en une étude du masterplan ETCS par le consultant externe en vue de trouver d'éventuelles optimisations dans le planning et l'exécution du plan. En outre, le transfert de connaissances nécessaire vers le SPF Mobilité et Transports est également prévu.

La première phase a été attribuée en décembre 2014 à Mott MacDonald Civity pour un montant de 670 340 euros TVA comprise, destinés à la première phase.

La deuxième phase a démarré au cours de la deuxième moitié de 2015 et court jusque et y compris 2022.

En 2020, un montant supplémentaire de 169 012 euros TVA comprise est engagé et 174.098 euro TVA comprise en 2021.

En 2022, le renouvellement de l'option doit être redéfini

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Spoorvervoer: opvolging van de investeringen in de veiligheid.

Op 19 juli en 19 december 2013 besliste de Ministerraad om over de periode 2014-2025 2,233 miljoen euro₂₀₁₂, zijn de 1/1000 van de investeringskosten verbonden aan de veiligheidsinfrastructuur die onder het ETCS-fonds van het MIP hernomen worden te reserveren voor de opvolging van de investeringen in de veiligheid door een onafhankelijk consultantsbureau.

Deze opdracht wordt uitgevoerd in 2 fases. De eerste fase bestaat uit een studie van het masterplan ETCS door de externe consultant met het oog op het vinden van mogelijke optimalisaties in de planning en uitvoering van het plan. Daarenboven wordt ook in de nodige kennisoverdracht voorzien naar de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De eerste fase werd in december 2014 gegund aan Mott MacDonald Civity voor 670 340 euro inclusief BTW voor de eerste fase.

De tweede fase startte in de tweede helft van 2015 en loopt verder tot en met 2022.

In 2020 is er voor 169 012 euro inclusief BTW bijkomend vastgelegd en 174.098 euro inclusief BTW in 2021

In 2022 dient de hernieuwing van de optie opnieuw te

pour un montant estimé à 78.760 euros en 2022 jusqu'au maximum prévu dans la mission approuvée. Il s'agit ici de l'ensemble opérationnel concernant l'avis technique relatif à la signalisation ferroviaire en général et à l'ETCS en particulier, et concernant le programme de monitoring permettant d'assurer le suivi de l'installation des systèmes de sécurité de manière holistique. En 2022, l'actuelle mission se termine et une nouvelle mission débutera (engagement estimé de 95 000 euros en 2022 pour la 2^{ème} partie de 2022).

Le restant du budget est destiné à la réalisation d'autres études externes relatives au transport ferroviaire comme la poursuite du contrôle des dépenses à la SNCB et à Infrabel.

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% était réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -7 000 euros

Cette économie est neutralisée en 2022.

Index :

L'indexation des coûts fonctionnement de +1,80% est appliqué.

Economies linéaires : -11 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

A.B. 33 51 17 312203 : *Subside aux opérateurs de train de nuit*

worden vastgelegd voor een geraamd bedrag van 78.760 euro in 2022 tot het maximum voorzien in de goedgekeurde opdracht. Het gaat hier over het werkpakket technisch advies inzake spoorsignaling in het algemeen en ETCS in het bijzonder en het werkpakket programma monitoring om de vooruitgang in de installatie van de veiligheidssystemen op een holistische manier op te volgen. In 2022 loopt de huidige opdracht af en zal een nieuwe opdracht opgestart worden (geraamde vastlegging van 95 000 euro in 2022 voor het 2^{de} deel van 2022).

Het resterende budget dient om andere externe studies inzake spoorvervoer uit te voeren zoals bijvoorbeeld de verderzetting van uitgavencontroles bij NMBS en Infrabel.

Technische correctie:

In 2021 werd een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -7 000 euro

Deze besparing is geneutraliseerd in 2022.

Index:

De indexering van de werkingskredieten met +1,80% is toegepast.

Lineaire besparingen: -11 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

B.A. 33 51 17 312203: *Subsidies aan operatoren nachttreinen*

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	-	-	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	Vastleggingen
Liquidations	-	-	1 000	1 000	1 000	1 000	1 000	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Notification budget CM 20/10/2021 : « *Le train de nuit est une alternative pour les trajets courts par avion et les longs trajets par route.* »

L'objectif est de donner un coup de pouce financier aux opérateurs dans ce domaine. Il existe plusieurs possibilités pour soutenir des initiatives :

En priorité, réduire les frais de sillons (payés au gestionnaire d'infrastructure).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Begrotingsnotificatie MR 20/10/2021: « *De nachttrein is een alternatief voor korte verplaatsingen per vliegtuig en lange verplaatsingen via de weg.* »

Het doel is om operatoren in dit veld een financieel duwtje in de rug te geven. Er zijn verschillende mogelijkheden om steun te verlenen aan initiatieven:

Prioritair worden de rijdpadvergoedingen (geheven door de Infrastructuurbeheerder) verminderd.

Le cas échéant d'autres initiatives pourraient être activées telles que :

- Rédiger une mission PSO pour une trajectoire ;
- Intervention dans l'accès au matériel roulant ;
- Octroyer un subside aux opérateurs. »

A.B. 33 51 17 354001 : Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer à Berne (BERN-OTIF).

In voorkomend geval kunnen ook andere initiatieven worden geactiveerd zoals:

- Openbare dienstverplichting uitschrijven voor een traject;
- Tussenkost in toegang tot rollend materieel;
- Het toekennen van een subsidie aan de operatoren.»

B.A. 33 51 17 354001: Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg te Bern (BERN-OTIF).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	56	64	63	63	63	63	63	Vastleggingen
Liquidations	56	64	63	63	63	63	63	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale :

- Loi du 25 avril, 1983 portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et les annexes (Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des passagers et des bagages (CIV) et des règles uniformes concernant le contrat de transport international de marchandises (CIM et leurs annexes), signé à Berne le 9 mai 1980 ;
- loi du 24 janvier 1973 approuvant les instruments internationaux suivants : 1. Convention internationale sur le transport des marchandises par chemin de fer (C.I.M.) et annexes ; 2. Convention internationale sur le transport des passagers et des bagages (C.I.V.). Contributions dans les dépenses de l'Office central des États parties aux accords internationaux mentionnés ci-dessus ;
- les règlements financiers et comptables de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) - article 18 : le financement par les États membres avec des avances ;
- protocole de Vilnius (COTIF 1999), ratifié par la Belgique.

Méthode de calcul de la dépense

Depuis la ratification de la COTIF 1999, notre

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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 immuniteten van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF); Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van Internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM en hun bijlagen), opgemaakt te Bern op 9 mei 1980;
- wet van 24 januari 1973 houdende goedkeuring van volgende internationale akten: 1. Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en bijlagen; 2. Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagages per spoorweg (C.I.V.). Bijdragen, in de uitgaven van het Centraal Bureau, van de Staten die partij zijn bij de voornoemde internationale overeenkomsten;
- financieel en boekhoudkundig reglement van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) – artikel 18: financiering door de Lidstaten met voorschotten;
- protocol van Vilnius (COTIF 1999) dat door België geratificeerd werd.

Berekeningsmethode van de uitgave

Na de ratificatie van COTIF 1999 bedraagt onze

contribution s'élève à 1,7% du budget total de l'OTIF.

La Belgique a payé 60 512,48 CHF en 2020. Pour 2021 et 2022, nous estimons actuellement ces dépenses à 69 000 CHF. Le taux de conversion dans la circulaire est de 1 EUR = 1,1066 CHF soit 63 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Cela concerne une différence de taux de change de -1 000 euros

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.

bijdrage 1,7 % van het totale budget van de OTIF.

België heeft 60 512,48 CHF betaald in 2020. Voor 2021 en 2022 ramen we deze uitgave momenteel op 69 000 CHF. De omrekeningskoers in de omzendbrief is 1 EUR = 1,1066 CHF of bijgevolg dus 63 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Het betreft een wisselkoersverschil van -1 000 euro.

18. HR Rail

B.A. 33 51 18 312201: Bijdrage tot dekking van kosten van de NV van publiek recht HR Rail.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1 305	1 313	1 338	1 338	1 338	1 338	1 338	Vastleggingen
Liquidations	1 305	1 313	1 338	1 338	1 338	1 338	1 338	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Base légale :

- Article 52 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges ;
- Arrêté royal du 24 avril 2014 portant octroi à la société anonyme de droit public "HR-Rail" d'une subvention à charge du budget du Service public fédéral Mobilité et Transports (publié au Moniteur Belge le 27 mai 2014).

Une subvention annuelle de 1 200 000 euros est attribuée à la société anonyme de droit public "HR-Rail" pour couvrir les charges qui incombent à HR-Rail dans sa mission de service public, à savoir l'organisation du dialogue social au niveau des Chemins de Fer Belges.

Pour cela, HR-Rail doit renvoyer un rapport d'activités annuellement au Ministre qui est compétent pour les Entreprises Publiques et au SPF Mobilité et Transports au plus tard pour le 31 mars et pour la première fois en 2015.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wettelijke basis:

- Artikel 52 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische Spoorwegen;
- Koninklijk besluit van 24 april 2014 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).

Een jaarlijkse toelage van 1 200 000 euro wordt toegekend aan de naamloze vennootschap van publiek recht, "HR-Rail" tot dekking van de lasten die voor HR-Rail voortvloeien uit haar opdracht van openbare dienst, namelijk de organisatie van de sociale dialoog op het niveau van de Belgische Spoorwegen.

Hiervoor dient HR-Rail jaarlijks een activiteitenverslag over te maken aan de Minister die bevoegd is voor de Overheidsbedrijven en aan de FOD Mobiliteit en Vervoer uiterlijk op 31 maart en voor de eerste keer in 2015.

Le paiement se fait en trois tranches :

- 40 % de la subvention sont payés pour le 15 janvier au plus tard ;
- 40 % de la subvention sont payés pour le 15 avril au plus tard ;
- le solde est payé pour le 15 septembre au plus tard.

Indexation

Chaque année au 1^{er} 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.

L'indexation pour 2022 est provisoirement estimé à 1,91%.

La prévision est basée sur les estimations du Bureau fédéral du Plan du 06/04/2021, à savoir, pour l'indice santé de décembre 2021 (+1,91%).

PROGRAMME 7

MOBILITE DURABLE

Objectifs poursuivis par le programme

Les activités ont lieu dans le cadre des missions précitées et sont complétées d'un certain nombre de tâches de support.

Toute politique de mobilité s'appuie avant tout sur des données.

La DG Politique de Mobilité durable et ferroviaire rassemble et compile des données statistiques en matière de mobilité et réalise ses propres enquêtes sur les déplacements des belges, y compris les déplacements domicile-travail.

Les activités présentées ci-dessous ont un impact budgétaire :

- La réalisation d'un diagnostic des déplacements domicile-travail ;
- la réalisation en propre ou par des tiers d'études et enquêtes relatives à la mobilité et aux transports ;
- la participation avec les régions au point d'accès

De betaling gebeurt in drie schijven:

- 40% van de toelage wordt uiterlijk op 15 januari betaald;
- 40% van de toelage wordt uiterlijk op 15 april betaald;
- het saldo wordt betaald uiterlijk op 15 september.

Indexatie

Elk jaar op 1 januari, wordt het in artikel 1 bedoelde bedrag (het basisbedrag) aangepast aan de gezondheidsindex, basis 2004, volgens de volgende formule: het basisbedrag vermenigvuldigd met de nieuwe index en gedeeld door de oorspronkelijke index.

De nieuwe index is de gezondheidsindex van de maand december van het jaar voorafgaand aan het jaar waarin het bedrag zal worden aangepast.

De oorspronkelijke index is de gezondheidsindex van december 2013.

De indexering voor 2022 is voorlopig geraamd op 1,91%.

De schatting is gebaseerd op de ramingen van het Federaal Planbureau van 06/04/2021, namelijk voor de gezondheidsindex van december 2021 (+1,91%).

PROGRAMMA 7

DUURZAME MOBILITEIT

Nagestreefde doelstellingen door het programma

De activiteiten gebeuren binnen het kader van hogervermelde opdrachten en worden aangevuld door een aantal ondersteuningstaken.

Elk mobiliteitsbeleid steunt bovenal op gegevens.

Het DG Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid verzamelt en compileert statistische gegevens over mobiliteit en voert eigen enquêtes uit over de verplaatsingen van Belgen, inclusief woon-werkverplaatsingen.

De hierna opgesomde activiteiten hebben een budgettaire weerslag:

- Het opstellen van een diagnostiek inzake het woon-werkverkeer;
- de realisatie in eigen beheer of door derden van studies en enquêtes in verband met mobiliteit en vervoer;
- de deelname met de gewesten aan het nationaal

national sur les données de transport multimodales.

Dans le cadre des activités liées à la réalisation des études, la Direction Mobilité tiendra compte de la dimension de genre.

Moyens mis en œuvre

A.B. 33 51 70 121101: *Frais de fonctionnement mobilité durable.*

toegangspunt voor multimodale reisinformatie.

In het raam van de voornoemde activiteiten voor de realisatie van de studies zal de directie Mobiliteit ook rekening houden met het genderspect.

Aangewende middelen

B.A. 33 51 70 121101: *Werkingskosten duurzame mobiliteit.*

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	238	335	331	327	323	323	323	Vastleggingen
Liquidations	146	335	331	327	323	323	323	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Avoir accès à des données et à des statistiques suffisantes, actualisées et de haute qualité sur la mobilité pour soutenir le niveau politique dans l'élaboration de ses politiques en faveur d'une mobilité plus durable grâce à des analyses et des études.

1. Diagnostic des déplacements domicile-travail (tous les 3 ans) :

Une enquête sur la mobilité des travailleurs est légalement obligatoire tous les 3 ans (Loi-programme du 8 avril 2003 sur la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail). Le dernier diagnostic a eu lieu en 2017-2018. La 6^e édition a été reportée d'un an suite à la crise sanitaire et aura lieu en 2021-2022.

Outre la récolte de statistiques, cette enquête a aussi l'objectif d'encourager les employeurs à prendre des mesures pour faciliter les déplacements domicile-travail de leurs travailleurs.

La Direction Mobilité gère l'organisation de l'enquête et exploite également les résultats.

Au moment de l'organisation de l'enquête même (2021-2022), elle nécessite des moyens :

- pour la tenue d'un helpdesk pour répondre à toutes les questions des employeurs qui sont tenus de répondre à l'enquête (plus de 4000 employeurs différents concernés) ;
- pour l'impressions de dépliants et l'envoi de courriers personnalisés à tous les employeurs concernés ;

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Kunnen beschikken over voldoende, kwaliteitsvolle en actuele gegevens en statistieken inzake mobiliteit om aan de hand van analyses en studies het beleidsniveau te ondersteunen bij de ontwikkeling van haar beleid ter bevordering van een duurzamere mobiliteit.

1. Diagnostiek Woon-werkverkeer (3-jaarlijks):

Een enquête over de mobiliteit van de werknemers is wettelijk verplicht om de 3 jaar (Programmawet van 8 april 2003 houdende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats). De laatste diagnostiek had plaats in 2017-2018. De 6^{de} editie is uitgesteld vanwege de gezondheidscrisis en zal in 2021-2022 plaatsvinden.

Naast de inzameling van statistieken, heeft deze enquête ook tot doel om de werkgevers aan te moedigen om maatregelen te nemen om de woon-werkverplaatsingen van hun werknemers te vergemakkelijken.

De directie Mobiliteit beheert de organisatie van de enquête en exploiteert ook de resultaten ervan.

Op het moment van de organisatie van de enquête zelf (2021-2022), is er nood aan middelen:

- om te kunnen beschikken over een helpdesk om te antwoorden op alle vragen van werkgevers die verplicht zijn de enquête te beantwoorden (meer dan 4000 verschillende betrokken werkgevers)
- voor het afdrukken van folders en het verzenden van gepersonaliseerde brieven naar alle betrokken werkgevers;

- pour l'obtention et le traitement de données de l'ONSS ;
- promotion, publication de rapports.

Durant les premiers mois de 2022, le helpdesk sera encore opérationnel et des courriers seront encore envoyés aux employeurs.

2. Enquêtes BeMob

Les enquêtes BeMob visent à obtenir rapidement des données sur les comportements de la population belge en termes de déplacements et de son adhésion à de nouveaux moyens de transport, ainsi qu'à recueillir les avis sur des questions d'actualité relatives à la mobilité, en interrogeant des panels de belges représentatifs de l'ensemble de la population. Ces données sont ensuite utilisées soit en interne soit en externe par des partenaires comme le Bureau fédéral du Plan ou le Conseil Central de l'Economie.

3. Acquisition et traitement de données nécessaires à l'analyse de la mobilité:

Pour développer sa propre politique, il est nécessaire de disposer de données et de statistiques suffisantes, de qualité et actualisées sur les transports et la mobilité. En tant que SPF, nous organisons à cet effet diverses enquêtes (Monitor, déplacements domicile-travail) et nous recueillons les statistiques nécessaires comme "source authentique". Mais, outre notre SPF, d'autres autorités et institutions (fédérales et régionales) recueillent des données dans leurs enquêtes ou statistiques qui sont liées à la mobilité. En outre, des données de mobilité intéressantes peuvent être recueillies à partir de big data (par ex. en provenance d'opérateurs mobiles).

Dès lors, en 2022, du budget sera nécessaire afin que le SPF se procure des données pertinentes pour l'élaboration de la politique fédérale de mobilité, en fonction notamment des discussions en cours avec les régions dans le cadre de l'Institut Interfédéral de Statistique.

a) Données de type « big data » (données des opérateurs télécoms et / ou de GPS)

Connaître les flux est un prérequis important dans toute analyse de la mobilité. Or, cette information n'est que partiellement connue en Belgique (via les enquêtes ou via des données administratives pour les déplacements domicile-travail).

Avec l'augmentation du nombre de personnes se déplaçant avec un téléphone mobile, les opérateurs de télécommunication possèdent désormais des données assez fiables sur ces flux de transport de personnes en Belgique. Les données issues d'appareils GPS, de voitures connectées ou de smartphones équipés de

- voor het verkrijgen en behandelen van RSZ-gegevens;
- promotie, publicatie van de rapporten.

De eerste maanden van 2022 zal de helpdesk nog steeds operationeel zijn en de brieven zullen verstuurd worden naar de werkgevers.

2. BeMob-enquêtes

Met de BeMob-enquêtes wil men snel gegevens verzamelen over het verplaatsingsgedrag van de Belgen en hun gebruik van nieuwe vervoermiddelen, alsook hun mening inzake actuele mobiliteitskwesties. Dit gebeurt door groepen Belgen te ondervragen die representatief zijn voor de hele bevolking. Deze gegevens worden vervolgens intern of extern door partners zoals het Federaal Planbureau of de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven gebruikt.

3. Verkrijgen en behandelen van noodzakelijke gegevens voor de mobiliteitsanalyse

Voor de ontwikkeling van het eigen beleid is het noodzakelijk te kunnen beschikken over voldoende, kwaliteitsvolle en actuele gegevens en statistieken inzake vervoer en mobiliteit. Als FOD organiseren wij hiervoor verschillende enquêtes (Monitor, Woonwerkverkeer) en verzamelen we de nodige statistieken als "authentieke bron". Maar behalve onze FOD zijn er ook andere (federale en gewestelijke) overheden en instellingen die in hun enquêtes of statistieken gegevens verzamelen die gelinkt zijn aan mobiliteit. Bovendien kunnen er ook interessante mobiliteitsgegevens verzameld worden aan de hand van big data (vb. komende van mobiele operatoren).

Derhalve zal in 2022 een budget nodig zijn opdat de FOD relevante gegevens zou kunnen aankopen voor de uitwerking van het federale mobiliteitsbeleid, meer bepaald rekening houdend met de besprekingen die lopen met de gewesten in het raam van het Interfederaal Instituut voor de Statistiek.

a) Gegevens van het type "Big data" (gegevens van telecomoperatoren en/of van GPS)

Kennis van de verkeersstromen is een belangrijke vereiste in heel de mobiliteitsenquête. Deze informatie is echter slechts deels bekend in België (via enquêtes of via administratieve gegevens voor de woon-werkverplaatsingen).

Met de toename van het aantal mensen dat zich verplaatst met een mobiele telefoon op zak, beschikken de operatoren voortaan over vrij betrouwbare gegevens over deze verkeersstromen van personen in België. De gegevens afkomstig van GPS-toestellen, van verbonden voertuigen of met GPS

GPS permettent aussi de générer des informations de trafic qui seraient pertinentes au niveau fédéral.

b) Soutien méthodologique pour la gestion de certaines statistiques

De l'aide extérieure pourrait être nécessaire pour déterminer et appliquer certaines (nouvelles) méthodes permettant d'obtenir des statistiques fiables, en particulier :

- Le calcul des kilomètres parcourus par les véhicules belges (ou sur le territoire belge), qui nécessite actuellement l'utilisation de plusieurs sources différentes, dont une (les données carpass) ne sont actuellement plus disponibles.
- Les estimations du nombre de voitures de société (ou voiture salaires) en Belgique.

4. Smart Mobility:

- Améliorer la mobilité grâce à la digitalisation.
- Soutenir des projets qui auront un impact significatif sur la mobilité en Belgique par le biais de la digitalisation et l'open data.
- Soutenir une politique de mobilité inter- et multimodale en Belgique, ainsi qu'élargir la politique d'open-data.

Action : un point d'accès national pour les informations sur les déplacements multimodaux

Le règlement délégué de la Commission européenne du 31 mai 2017 en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations sur les déplacements multimodaux (UE 2017/1926) a obligé la Belgique à créer un point d'accès national pour les données relatives aux transports de voyageurs et ce, pour tous les modes de transport. Le point d'accès national, ci-après dénommé le NAP (National Access Point), contient des données fournies par les autorités chargées des transports, les opérateurs de transport, les gestionnaires d'infrastructure et les fournisseurs de services de transport à la demande.

L'objectif du NAP est de permettre aux fournisseurs de services d'informations sur les déplacements et aux producteurs de cartes numériques de concevoir des planificateurs d'itinéraires multimodaux visant à faciliter les déplacements de porte à porte dans l'Union européenne et à favoriser le transfert modal.

Sur la base de l'accord de coopération STI, le comité de pilotage STI a développé une solution pour notre pays, dans un protocole de collaboration entre les 4 entités et l'Institut géographique national (IGN).

Le protocole de collaboration a été publié au Moniteur belge le 12 février 2020 et le NAP a été lancé le 14

uitgeruste smartphones laten ook toe om verkeersinformatie aan te maken die relevant is op federaal niveau.

b) Methodologische ondersteuning voor het beheer van bepaalde statistieken

Externe hulp zou nodig zijn om bepaalde (nieuwe) methodes te bepalen en toe te passen, om tot betrouwbare statistieken te kunnen komen, te weten:

- De berekening van de kilometers afgelegd door Belgische voertuigen (of in België), waarvoor men momenteel verschillende bronnen moet gebruiken, waarvan er één (de Car-Pass gegevens) momenteel niet meer beschikbaar is.
- De schatting van het aantal bedrijfswagens (of salarismotoren) in België.

4. Smart Mobility

- Mobiliteit verbeteren door digitalisering.
- Ondersteunen van projecten die via digitalisering en open-data een significante impact hebben op de Belgische mobiliteit.
- Ondersteuning inter- en multimodaliteit in België en het open-data beleid verder uitbouwen.

Actie: een nationaal toegangspunt voor multimodale reisinformatie

De gedelegeerde verordening van de Europese Commissie van 31 mei 2017 met betrekking tot het aanbieden van EU-brede multimodale reisinformatiediensten (EU 2017/1926) verplichtte België om een nationaal toegangspunt te creëren voor de gegevens van het personenvervoer en dit voor alle vervoersmodi. Het nationaal toegangspunt noemen we verder het NAP (National Access Point) en het bevat gegevens verstrekt door vervoersautoriteiten, vervoersexploitanten, infrastructuurbeheerders en aanbieders van vraagafhankelijk vervoer.

Het doel van het NAP is om het mogelijk te maken dat leveranciers van reisinformatiediensten en producenten van digitale kaarten multimodale reisplanners ontwerpen. Dat moet het deur-tot-deur reizen in de Europese Unie vergemakkelijken en de 'modal shift' bevorderen.

Op basis van het ITS-samenwerkingsakkoord, heeft de ITS-stuurgroep een oplossing uitgewerkt voor ons land, door middel van een samenwerkingsovereenkomst tussen de 4 entiteiten en het Nationaal Geografisch Instituut (NGI).

De samenwerkingsovereenkomst werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 12 februari 2020 en het

février 2020.

Le protocole prévoit un budget maximum de 211 580 euros pour l'IGN en 2021. Conformément aux accords avec les Régions, un quart de ce budget, soit 52 895 euros, est financé par le SPF Mobilité et Transports.

Le protocole de collaboration expire le 31 décembre 2021. Dans le courant de 2021, une décision doit donc être prise sur la poursuite du développement et de la gestion du NAP à partir de 2022. Le projet d'une prolongation du protocole de collaboration est actuellement soumis à la validation des quatre Ministres concernés.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% était réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -7 000 euros

Cette économie est neutralisée en 2022 (+7 000 euros).

Index :

Une indexation des frais de fonctionnement de +1.8% est appliquée (+6 000 euros).

Economies linéaires : -11 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 3 :

Lors de la réalisation de ses enquêtes, le SPF :

- Tiendra compte de la dimension du genre lors de l'élaboration et de la diffusion d'un questionnaire, ainsi que du traitement de ses résultats ;
- veillera à utiliser un langage épicène ainsi que des images et des exemples représentant les deux sexes dans des rôles non stéréotypés ;
- veillera à connaître la répartition par sexe de leur public cible ;
- constituera des échantillons représentatifs°;
- prendra en compte le sexe de la personne interrogée comme variable.

NAP werd gelanceerd op 14 februari 2020.

De overeenkomst voorziet in een maximaal budget voor het NGI van 211 580 euro in 2021. Daarvan betaalt de FOD Mobiliteit en Vervoer volgens de afspraken met de Gewesten een kwart, hetzij 52 895 euro.

De samenwerkingsovereenkomst loopt af per 31 december 2021. In de loop van 2021 moet dus worden beslist over de verdere ontwikkeling en het beheer van het NAP vanaf 2022. Het voorstel tot verlenging van de samenwerkingsovereenkomst ligt momenteel ter goedkeuring voor bij de vier betrokken Ministers.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

In 2021 werd een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -7 000 euro

Deze besparing is geneutraliseerd in 2022 (+7 000 euro).

Index:

De indexering van de werkingskredieten met +1,80% is toegepast (+6 000 euro).

Lineaire besparingen: -11 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

categorie 3:

De FOD zal bij de realisatie van haar enquêtes:

- Rekening houden met het genderspect bij de opmaak en verspreiding van een eventuele vragenlijst, alsook bij de verwerking van de resultaten;
- erover waken een taal te hanteren die zowel op vrouwen als mannen van toepassing is, en beelden en voorbeelden te gebruiken die beide seksen in niet-stereotiepe rollen voorstellen;
- erover waken de seksesamenstelling van hun doelpubliek te kennen;
- representatieve stalen opstellen;
- de sekse van de ondervraagde persoon als variabele in rekening brengen.

PROGRAMME 8
FRET FERROVIAIRE

Objectifs poursuivis par le programme

Ce programme vise à soutenir le transfert modal vers le fret ferroviaire

Moyens mis en œuvre

A.B. 33 51 80 312201 : Promotion du transport combiné de marchandises (Cf. art. 2.33.2 Budget général des Dépenses). POUR MEMOIRE

PROGRAMMA 8
GOEDERENVERVOER PER SPOOR

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Dit programma heeft tot doel de modal shift naar het goederenvervoer per spoor te ondersteunen.

Aangewende middelen

B.A. 33 51 80 312201: Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer (Cf. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting). TER INFORMATIE

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	3 974	3 974	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	3 996	3 974	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base règlementaire

- Loi-programme du 22 décembre 2008 (art. 20-24) ;
- Arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 ;
- Loi du 20 mai 2020 visant à prendre des mesures de lutte contre la propagation du coronavirus SARS-CoV-2 en matière ferroviaire (II). Le soutien au transport combiné et trafic diffus 2017-2020 est prolongé d'1 an par cette loi.

Un nouveau système de soutien au report modal vers le fret ferroviaire sera mis en place à partir de 2022 (voir nouvelle A.B. 33 51 80 312203).

Méthode de calcul de la dépense

Méthode de calcul jusqu'en 2021 inclus :
28 euros + (0,14 EUR/km * nombre de km) pour le transport ferroviaire intérieur.

14 euros + (0,07 EUR/km * nombre de km) pour le transport ferroviaire interportuaire (relation Anvers-Zeebrugge).

Les subventions sont limitées au prorata du budget

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Programmawet van 22 december 2008 (art. 20-24);
- Koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012;
- Wet van 20 mei 2020 om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus SARS-CoV-2 inzake spoorvervoer (II). De steun aan het gecombineerd en verspreid vervoer 2017-2020 wordt door deze wet met 1 jaar verlengd.

Vanaf 2022 zal een nieuwe steunregeling voor de modal shift naar het goederenvervoer per spoor worden ingevoerd (zie nieuw B.A. 33 51 80 312203).

Berekeningsmethode van de uitgave

Berekeningsmethode tot en met 2021:
28 euro + (0,14 EUR/km * aantal km) voor binnenlands spoorvervoer.

14 euro + (0,07 EUR/km * aantal km) voor tussenhavenlijk spoorvervoer (relatie Antwerpen-Zeebrugge).

De subsidies zijn beperkt in verhouding tot het

disponible.

Les moyens prévus à partir de 2022 sont transférés vers une nouvelle A.B. 33 51 80 312203.

A.B. 33 51 80 312202 : Soutien au trafic diffus (Cf. art. 2.33.2 Budget général des Dépenses). POUR MEMOIRE

beschikbare budget.

De vanaf 2022 geplande middelen worden overgebracht naar een nieuw B.A. 33 51 80 312203.

B.A. 33 51 80 312202: Steun aan het verspreid vervoer (Cf. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting). TER INFORMATIE

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	9 272	9 272	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	9 323	9 272	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Loi du 27 décembre 2012 portant des dispositions diverses urgentes (art. 9-20, 23) ;
- Loi du 20 mai 2020 visant à prendre des mesures de lutte contre la propagation du coronavirus SARS-CoV-2 en matière ferroviaire (II). Le soutien au transport combiné et trafic diffus 2017-2020 est prolongé d'1 an par cette loi.

Un nouveau système de soutien au report modal vers le fret ferroviaire sera mis en place à partir de 2022 (voir nouvelle A.B. 33 51 80 312203).

Méthode de calcul de la dépense

Méthode de calcul jusqu'en 2021 inclus :
0,57 EUR / km x nombre de km.

Les subventions sont limitées au prorata du budget disponible.

Les moyens prévus à partir de 2022 sont transférés vers une nouvelle A.B. 33 51 80 312203.

A.B. 33 51 80 312203 : Soutien au transfert modal vers le fret ferroviaire (Cf. art. 2.33.2 Budget général des Dépenses). NOUVELLE AB

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Wet van 27 december 2012 houdende diverse dringende bepalingen (art. 9-20, 23);
- Wet van 20 mei 2020 om maatregelen te nemen in de strijd tegen de verspreiding van het coronavirus SARS-CoV-2 inzake spoorvervoer (II). De steun aan het gecombineerd en verspreid vervoer 2017-2020 wordt door deze wet met 1 jaar verlengd.

Vanaf 2022 zal een nieuwe steunregeling voor de modal shift naar het goederenvervoer per spoor worden ingevoerd (zie nieuwe B.A. 33 51 80 312203).

Berekeningsmethode van de uitgave

Berekeningsmethode tot en met 2021:
0,57 EUR/km x aantal km.

De subsidies zijn beperkt in verhouding tot het beschikbare budget.

De vanaf 2022 geplande middelen worden overgebracht naar een nieuwe B.A. 33 51 80 312203.

B.A. 33 51 80 312203: Steun voor de modal shift naar het goederenvervoer per spoor (Cf. Art. 2.33.2 Algemene uitgavenbegroting). NIEUWE BA

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	13 246	13 246	13 246	13 246	13 246	Vastleggingen
Liquidations	0	0	13 246	13 246	13 246	13 246	13 246	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

La Note de politique générale « Mobilité » du 12 novembre 2020, en application du point 3.4.1 de

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De Algemene Beleidsnota "Mobiliteit" van 12 november 2020, ter uitvoering van punt 3.4.1 van het

l'Accord de gouvernement du 30 septembre 2020, prévoit, au point « *Un projet de redéploiement pour le fret ferroviaire* » pages 14 et 15, que « *L'ambition du gouvernement de doubler le volume transporté par rail d'ici 2030 nécessite l'établissement de conditions cadres favorables au report modal vers le rail... Une évaluation du régime existant d'aide au transport combiné et au trafic diffus est en voie de finalisation. Les orientations dégagées seront discutées avec le secteur en 2021 et je ferai une proposition visant à renforcer l'efficacité des moyens investis au regard de l'objectif de report modal, tout en tenant compte des besoins prioritaires du secteur* ».

Un projet de loi est en préparation pour une nouvelle mesure de soutien au report modal vers le fret ferroviaire pour la période 2022-2025.

Méthode de calcul de la dépense

Un nouveau système de subventions sera mis en place à partir de 2022.

Les moyens sont transférés des A.B 33 51 80 312201 et 33 51 80 312202 et sont donc intégralement compensés au sein du présent programme budgétaire (3 974 000 euros + 9 272 000 euros = 13 246 000 euros).

A.B. 33 51 81 312201 : *Retrofitting*.

regeerakkoord van 30 september 2020, bepaalt in het punt "Een heroriënteringsproject voor het goederenvervoer per spoor" op blz. 14 en 15: "De ambitie van de regering om het vervoerde volume per spoor tegen 2030 te verdubbelen, vereist de vaststelling van gunstige randvoorwaarden voor de modal shift naar het spoor... Momenteel wordt de laatste hand gelegd aan een evaluatie van de bestaande steunregeling voor gecombineerd vervoer en verspreid vervoer. De vastgestelde krachtlijnen zullen in 2021 met de sector worden besproken en ik zal een voorstel doen om de doeltreffendheid van de geïnvesteerde middelen te verhogen met het oog op de doelstelling van de modal shift, rekening houdend met de prioritaire behoeften van de sector."

Er is een wetsontwerp in voorbereiding voor een nieuwe steunmaatregel voor de modal shift naar het goederenvervoer per spoor voor de periode 2022-2025.

Berekeningsmethode van de uitgave

Vanaf 2022 zal een nieuw subsidiestelsel worden ingevoerd.

De middelen worden overgeheveld van de B.A.'s 33 51 80 312201 en 33 51 80 312202, en worden derhalve volledig gecompenseerd binnen het huidige begrotingsprogramma (3 974 000 euro + 9 272 000 euro = 13 246 000 euro).

B.A. 33 51 81 312201: *Retrofitting*.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1 109	1 096	1 084	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	1 109	1 096	1 084	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Projet de loi concernant l'aide au post-équipement des wagons pour réduire les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandise, approuvé par le Conseil des Ministres du 18/09/2020.

Le transport ferroviaire est considéré comme un mode de transport durable en raison de ses faibles émissions de gaz à effet de serre et de sa contribution à la lutte contre la congestion des nœuds urbains et portuaires. Cependant, l'impact sur les citoyens des nuisances sonores induites par le transport ferroviaire de

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wetsontwerp houdende de steun voor de post-uitrusting van wagons om geluidsoverlast van goederenverkeer per spoor te verminderen, goedgekeurd door de Ministerraad van 18/09/2020.

Het vervoer per spoor wordt beschouwd als een duurzame vervoersmodus omwille van zijn lage uitstoot van broeikasgassen en zijn bijdrage aan de strijd tegen de congestie van de stedelijke knooppunten en de havens. Echter de impact op de burger van de geluidsoverlast gecreëerd door het goederenverkeer

marchandises menace aujourd'hui son développement.

Le remplacement des blocs de frein en fonte des wagons existants par des blocs de frein en matériaux composites (opération dite de « post-équipement ») permet de réduire considérablement le bruit des trains de marchandise.

Le projet de loi concernant l'aide au post-équipement des wagons vise à mettre en place rapidement un système d'aide permettant d'encourager les propriétaires de wagons circulant en Belgique à effectuer le post-équipement de leurs wagons.

Ce système d'aide doit permettre de :

- réduire rapidement les nuisances sonores du transport ferroviaire de marchandises pour le plus grand bénéfice des riverains des voies ferrées ;
- aider le secteur ferroviaire à faire face à l'interdiction à partir de décembre 2024 des wagons bruyants sur certaines sections du réseau ferroviaire européen et en particulier en Belgique sur l'axe stratégique reliant le port d'Anvers à l'Allemagne ;
- éviter une perte de compétitivité du transport ferroviaire vis-à-vis d'autres modes de transport moins durables en termes d'émission de CO₂ ou de congestion.

Le projet de loi relatif à ce système d'aide a été approuvé par :

- l'Inspection des finances (06/08/2020),
- le Ministre du budget (28/08/2020),
- le Conseil des Ministres (18/09/2020),

- notifié à la Commission européenne (21/12/2020),
- la Commission européenne (28/07/2021).

Les gouvernements de la Région wallonne et de la Région flamande ont également approuvé ce projet de loi lors de la phase de consultation des gouvernements régionaux.

Il convient également de noter que ce système d'aide fait partie des systèmes d'aide au transport ferroviaire de fret pour lesquels un budget de 135,0 millions euros a été prévu dans la Contribution fédérale au Plan National intégré Energie Climat 2021-2030 qui a été adoptée par le conseil des Ministres du 29 novembre 2019.

Organes subventionnés :

Le système d'aide vise en premier lieu à soutenir directement les détenteurs de wagons qui supportent le coût du post-équipement de leurs wagons. Toutefois, le système autorise les entreprises ferroviaires qui assurent la traction de wagons à demander une aide à l'administration avec l'accord des détenteurs de ces

per spoor bedreigt vandaag zijn ontwikkeling.

De vervanging van de bestaande remblokken uit gietijzer door de vervanging van remblokken in composietmateriaal (handeling gekend als "post-uitrusting") laat toe het geluid van goederentreinen aanzienlijk te verminderen.

Het wetsontwerp houdende de steun voor de post-uitrusting van wagons om geluidsoverlast van het goederenverkeer per spoor te verminderen heeft als doel om snel een steunregeling voor post-uitrusting op te zetten dat de eigenaars van in België circulerende wagons aanmoedigt om deze aan te passen.

Deze steunregeling moet toelaten om:

- snel de geluidsoverlast van het goederenverkeer per spoor te verminderen ten voordele van de omwonenden van de spoorwegen;
- de spoorwegsector te helpen om het hoofd te bieden aan het verbod op het gebruik van de lawaaierige wagons op bepaalde secties van het Europese spoorwegnetwerk en in het bijzonder in België op de strategische as van de Haven van Antwerpen naar Duitsland vanaf december 2024;
- een verlies van competitiviteit van het vervoer per spoor ten overstaan van de andere minder duurzame, in termen van CO₂ uitstoot of congestie, vervoersmodi te vermijden.

Het wetsontwerp inzake deze steunregeling werd goedgekeurd door:

- de Inspectie van Financiën (06/08/2020),
- de Minister van Begroting (28/08/2020),
- de Ministerraad (18/09/2020),

- genotificeerd bij de Europese Commissie (21/12/2020),
- de Europese Commissie (28/07/2021).

De regeringen van het Waalse Gewest en het Vlaamse Gewest hebben dit wetsontwerp ook goedgekeurd tijdens de overlegfase met de gewestelijke regeringen.

Er zij ook op gewezen dat dit steunsysteem een van de steunregelingen aan het goederenvervoer per spoor is waarvoor een budget van 135,0 miljoen euro is uitgetrokken in de federale bijdrage aan het geïntegreerd Nationaal Energie- en Klimaat plan 2021-2030, dat werd aangenomen door de Ministerraad van 29 november 2019.

Gesubsidieerde instanties:

De steunregeling beoogt in de eerste plaats de eigenaars van wagons die de kosten dragen van de post-uitrusting van hun wagons direct te ondersteunen. Echter, de regeling laat toe dat spoorwegondernemingen die de tractie van de wagons verzekeren steun bij het bestuur aanvragen, mits

wagons.

Méthode de calcul de la dépense

Le budget a été dimensionné pour soutenir le retrofitting de 6 000 wagons.

L'aide sera accordée sur base de la distance parcourue sur l'infrastructure ferroviaire chaque année par les wagons entre le 1er janvier 2020 et le 31 décembre 2022 pour autant que ces wagons aient fait l'objet d'un post-équipement à partir du 1er janvier 2019 et soient inscrits dans un registre spécifique de l'administration.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

L'impact financier de ce système d'aide sera de 1 096 000 euros pour 2022 et 1 084 000 euros pour 2023, euros à charge de l'A.B. 33 51 81 312201.

Economies linéaires : -12 000 euros (2022)
CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

akkoord van de houders van deze wagons.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het budget volstaat om de aanpassing van 6 000 wagons te ondersteunen.

De steun zal jaarlijks toegekend worden in functie van de gereden afstand op het Belgische spoorwegnetwerk tussen 1 januari 2020 en 31 december 2022 voor zover deze wagons het onderwerp zijn geweest van een post-uitrusting vanaf 1 januari 2019 en ingeschreven zijn in een specifiek register van de administratie.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De financiële impact van deze steunregeling zal 1 096 000 euro voor 2022 en 1 084 000 euro voor 2023 zijn, ten laste van B.A. 33 51 81 312201 bedragen.

Lineaire besparingen: -12 000 euro (2022)
CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Section 33

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS

DIVISION ORGANIQUE : 52
DIRECTION GENERALE TRANSPORT AERIEN*Missions assignées*

La mission de la Direction générale Transport aérien (DGTA) est de maintenir un haut niveau de sécurité dans l'aviation civile et d'améliorer en permanence la sécurité et sûreté aérienne dans le cadre des dispositions réglementaires de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) et de l'UE. La DGTA s'implique également dans la promotion d'une aviation durable et utilise pleinement ses compétences pour soutenir le renforcement économique du secteur aéronautique belge.

La DGTA entend être une organisation efficace et efficiente où les collaborateurs développent en permanence leur expertise et leurs compétences afin de pouvoir donner une valeur ajoutée optimale aux relations de travail internes et externes.

La DGTA a pour objectif de garantir et promouvoir un système aéronautique sûr, efficace et durable à partir de, en direction de, et au sein même de la Belgique pour soutenir le développement économique actuel et futur, pour le maintenir et pour le promouvoir.

Cette mission doit toutefois être menée à bien dans un contexte international mondialisé où l'organisation de "l'aviation governance" est devenue très complexe. Après avoir participé durant des décennies à une collaboration informelle entre les différentes autorités aéronautiques sur la base des responsabilités arrêtées dans les Annexes de la Convention de Chicago, il s'agit de réexaminer comment la DGTA procédera pour réguler et gérer les compétences du marché de l'UE, et le fonctionnement de l'EASA (European Aviation Safety Agency), notamment l'extension des compétences de l'EASA dans le cadre du nouveau « Règlement de base » pour se conformer aux réglementations européennes existantes et futures (par exemple la réglementation relative au "Ciel Unique Européen" ou la réglementation relative aux drones).

Sur le plan de la surveillance, la DGTA devra progressivement s'organiser comme une « autorité compétente ». La DGTA devra continuer à exercer les influences nécessaires sur le plan réglementaire afin de défendre les intérêts aéronautiques belges (le Conseil de l'UE, Commission de l'UE, Agence EASA, Global Navigation Satellite Systems Agency).

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

ORGANISATIEAFDELING: 52
DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART*Toegewezen opdrachten*

De opdracht van het Directoraat-generaal Luchtvaart (DGLV) is een hoog veiligheidsniveau in de burgerluchtvaart te behouden en de luchtvaartveiligheid en -beveiliging in het raam van de reglementaire bepalingen van de ICAO (International Civil Aviation Organization) en van de EU voortdurend te verbeteren. Het DGLV zet zich ook in om een duurzame luchtvaart te bevorderen en gebruikt volledig zijn bevoegdheden om de economische versterking van de Belgische luchtvaartsector te steunen.

Het DGLV wil dan ook een effectieve en efficiënte organisatie zijn waar medewerkers permanent hun expertise en vaardigheden ontwikkelen om optimaal toegevoegde waarde te kunnen geven aan interne en externe werkrelaties.

Het DGLV heeft tot doel een veilig, doeltreffend en duurzaam luchtvaartsysteem te waarborgen en te bevorderen vanuit, ten aanzien van en binnen België zelf, om de huidige en toekomstige economische ontwikkeling te steunen, te behouden en te bevorderen.

Het realiseren van deze opdracht vindt plaats binnen een geglobaliseerd kader waar de organisatie van "aviation governance" erg complex is geworden. Nadat er decennia lang op een informele wijze is samengewerkt tussen de verschillende luchtvaartautoriteiten op basis van verantwoordelijkheden vastgelegd in de bijlagen van het Verdrag van Chicago, moeten we opnieuw definiëren hoe het DGLV te werk zal gaan om de marktcompetenties van de EU en de werking van EASA (European Aviation Safety Agency), bijzonder de uitbreiding van de bevoegdheden van EASA in het kader van de nieuwe "basisverordening", te reguleren en te beheren teneinde de huidige en toekomstige Europese regelgeving te respecteren (bijvoorbeeld de regelgeving met betrekking tot de Europese "Single European Sky" of de verordening betreffende drones). Op toezichthoudend vlak zal het DGLV zich vooruitstrevend dienen te organiseren als een "bevoegde overheid". Daarbij zal het DGLV de nodige inspanningen op regelgevend vlak uitoefenen teneinde de Belgische luchtvaartbelangen te verdedigen (de Raad van de EU, Commissie van de EU, EASA Agentschap, Global Navigation Satellite Systems Agency).

La croissance de certains secteurs nécessite de nouvelles compétences spécifiques de la DGTA, en particulier dans les domaines des drones et de la navigation satellitaire (Galileo et EGNOS). Ces développements sont annonciateurs d'une évolution majeure dans le secteur aéronautique tant sur le plan de la sécurité, de la sûreté, de l'économie et de l'environnement que dans le domaine de la gestion de l'espace aérien.

Par conséquent, la DGTA se concentre au niveau national et à l'échelle internationale sur :

- Un niveau élevé de sécurité de la circulation aérienne et de la sécurité aéroportuaire.
- Un niveau élevé de la sécurité de la navigabilité des aéronefs de, vers et sur le territoire de la Belgique.
- La promotion d'une aviation durable en particulier en matière de nuisances sonores (Aéroport de Bruxelles-National).
- Un niveau élevé de sûreté pour les aéroports et les compagnies aériennes.
- Une gestion fluide, sûre et efficace des vols passant par l'espace aérien belge.
- Un contrôle aérien de haute qualité.
- Un renforcement de la position internationale de l'Aéroport de Bruxelles-National, compte tenu de l'importance de cet acteur pour le développement économique de la Belgique.
- Le développement des connexions européennes et intercontinentales.
- Un niveau de coûts compétitif en ce qui concerne les mesures des pouvoirs publics, et les redevances pour les services publics, en tenant compte du principe "Level Playing Field".
- Un marché aéronautique bien développé et sûr (compagnies aériennes, entreprises de production et de maintenance, aéroports, sociétés de sous-traitance,...) avec des règles proportionnées, sans abus de position dominante.
- Un service rapide, efficace et convivial, en accord avec les exigences (inter)nationales.
- Le lancement de partenariats avec notamment des pays en développement, tant sur le plan de la sécurité que sur le plan de la sûreté.

Pour la mise en œuvre des points stratégiques susmentionnés, la DGTA doit pouvoir jouer un rôle actif sur les plans national, européen et international. La spécificité du secteur aéronautique belge (Aéroport de Bruxelles-National, des aéroports forts dans les Régions, une aviation de plaisance importante, des sociétés de maintenance et des écoles de formation de qualité, des "homecarriers" fragiles qui font généralement partie d'alliances internationales, tant en transport de passagers qu'en fret et en "business aviation") doit au minimum être maintenue face à la concurrence des grandes puissances aéronautiques,

De groei van sommige sectoren vergt nieuwe specifieke competenties van het DGLV vergen, vooral op het gebied van drones en satellietnavigatie (Galileo en EGNOS). Deze ontwikkelingen kondigen een belangrijke evolutie aan binnen de luchtvaartsector zowel op het vlak van veiligheid, beveiliging, economie, milieu als op het vlak van het beheer van het luchtruim.

Het DGLV focust zich dan ook op nationaal vlak en op internationaal niveau op:

- Een hoog niveau van veiligheid van het luchtverkeer en veiligheid op de luchthavens.
- Een hoog niveau van veiligheid van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen vanuit, naar en binnen het Belgisch territorium.
- Een duurzame luchtvaart bevorderen, in het bijzonder op het gebied van geluidsoverlast (Luchthaven Brussel-Nationaal).
- Een efficiënt beveiligingsniveau van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen.
- Een probleemloze, veilige en efficiënte vluchtafwikkeling via het Belgische luchtruim.
- Een kwalitatief hoogwaardige luchtverkeersleiding
- Een versterking van de internationale positie van de Luchthaven Brussel-Nationaal vanwege het belang van die actor voor de economische ontwikkeling van België.
- Een verdere uitbouw van verbindingen, zowel Europees als intercontinentaal.
- Een concurrerend kostenniveau wat betreft overheidsmaatregelen en heffingen voor overheidsdiensten met aandacht voor het principe van "Level Playing Field".
- Een goed ontwikkelde en veilige luchtvaartmarkt (luchtvaartmaatschappijen, productie- en onderhoudsmaatschappijen, luchthavens, toeleveringsbedrijven,...) met evenredige regels en zonder misbruik van machtsposities.
- Een snelle, efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening in overeenstemming met de (inter)nationale vereisten.
- Het opstarten van partnerships met voornamelijk ontwikkelingslanden, zowel op vlak van veiligheid als op vlak van beveiliging.

Om bovenstaande beleidsaccenten te realiseren moet het DGLV op nationaal, Europees en internationaal vlak een actieve rol kunnen spelen. De eigenheid van de Belgische luchtvaart (Luchthaven Brussel-Nationaal, sterke luchthavens binnen de gewesten, omvangrijke recreatieve luchtvaart, kwaliteitsvolle onderhoudsbedrijven en opleidingsscholen, kwetsbare "homecarriers", die meestal deel uitmaken van internationale allianties, zowel op het vlak van passagiersvervoer en vrachtovervoer als op het vlak van "business aviation") dient in relatie tot de grote concurrerende luchtvaartlanden ten minste te worden

et être ancrée dans la législation et la réglementation internationales afin de consolider la position (économique) belge sur le plan national et international.

Evolutions contextuelles

Le transport aérien est hautement réglementé, tant sur le plan mondial qu'europpéen. Le transport aérien n'est toujours pas libéralisé au niveau mondial, mais la libéralisation est totale en Europe pour les compagnies aériennes européennes. Les Etats Membres de l'UE doivent encore conclure des accords bilatéraux distincts avec les pays non européens afin de permettre aux "stakeholders" (transporteurs et aéroports) le développement de leurs activités et d'améliorer la connectivité du pays avec le reste du monde.

Différents accords internationaux (accords multilatéraux) ont été signés par l'UE et des pays tiers ou sont en voie de finalisation. Ces accords permettent un développement commercial pour les transporteurs aériens belges et pour nos aéroports.

Sécurité aéronautique

Sur le plan de la sécurité ("safety"), chaque pays doit satisfaire aux normes de sécurité telles que fixées par l'organisation aéronautique des Nations Unies pour l'aviation civile (OACI) ainsi qu'au niveau européen par l'EASA.

Toutes les autorités aéronautiques nationales sont tenues d'établir un programme et un plan de sécurité. En conséquence, le secteur de l'aviation belge a dû mettre en place des systèmes de gestion de la sécurité.

Le programme et plan de sécurité est d'application mais son suivi et sa mise à jour régulière impliquent une attention permanente.

Les prérogatives de l'EASA et les missions et responsabilités des Etats Membres ont été redéfinies, élargies et précisées lors d'une importante révision de la "Basic Regulation" soumise par la Commission européenne conjointement au Parlement Européen (PE) et au Conseil de l'UE.

La DGTA se charge, selon les critères de l'EASA ou de l'OACI, de la certification et du suivi de certification des aéroports belges disposant d'un statut international.

behouden en dient in de internationale wet- en regelgeving te worden verankerd teneinde de Belgische (economische) positie zowel nationaal als internationaal te versterken.

Omgevingsevoluties

Luchtvaart is een sterk gereguleerde transportsector, zowel op mondiaal als op Europees niveau. De luchtvaart is op mondiaal niveau nog steeds niet geliberaliseerd. Wel is vliegen binnen Europa voor Europese luchtvaartmaatschappijen geheel vrij. Europese lidstaten moeten met landen buiten Europa nog aparte bilaterale afspraken maken over landingsrechten om de "stakeholders" (vervoerders en luchthavens) in staat te stellen hun activiteiten te ontwikkelen en de connectiviteit van ons land met de rest van de wereld te verbeteren.

Verschillende internationale overeenkomsten (multilaterale overeenkomsten) werden door de EU en derde landen getekend of zullen binnenkort afgerond worden. Deze overeenkomsten zorgen voor commerciële ontwikkeling van de Belgische luchtvaartmaatschappijen en van onze luchthavens.

Luchtvaartveiligheid

Op veiligheidsgebied ("safety") moet ieder land voldoen aan de veiligheidsnormen zoals ze zijn vastgesteld door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties voor luchtvaart (ICAO) evenals op Europees niveau door EASA.

Iedere nationale luchtvaartautoriteit moet een veiligheidsprogramma en -plan opstellen. Hierdoor heeft de Belgische luchtvaartsector systemen van veiligheidsbeheer moeten invoeren.

Het veiligheidsprogramma en -plan zijn vandaag van toepassing maar de opvolging en de bijwerking ervan vereisen permanente aandacht.

De voorrechten van EASA en de opdrachten en verantwoordelijkheden van de lidstaten werden hertekend, uitgebreid en verduidelijkt door een belangrijke wijziging van de "Basic Regulation" die door de Europese Commissie zowel aan het Europees Parlement (EP) als aan de Raad van de EU werd voorgelegd.

Het DGLV is belast met de certificering en de opvolging van de certificering van de Belgische luchthavens met een internationaal statuut overeenkomstig de criteria van de EASA of de ICAO.

Les autres domaines de la sécurité tels que la navigabilité (agrément de fabrication et production aéronautiques, certificats de navigabilité individuel des aéronefs, maintenance continue, les formations et licences du personnel aéronautique) sont traités par les administrations nationales, en application de règlements nationaux, et de règlements européens communs. Ces règlements fixent non seulement les devoirs des administrés, mais aussi les devoirs et les moyens nécessaires des administrations nationales. La Commission surveille, via l'EASA, la bonne application des normes réglementaires.

Union Européenne

La Commission européenne procède en permanence à l'élaboration et à l'adaptation des réglementations de mise en œuvre du Règlement de Base (CE) 2018/1139 ainsi que des règlements cadres 549/2004, 550/2004, 551/2004 et 552/2004 dans le domaine de l'ATM-ANS. La DGTA participe activement aux groupes de travail du « Single Sky Committee », aux groupes de travail de l'EASA et au Comité EASA décisionnel (avec vote) piloté par la Commission DG Move.

L'Europe s'efforce aussi de stimuler la production d'avions "écologiques" par un plan d'investissement, et a lancé un très important programme de recherche avec l'industrie sur le développement et la standardisation du contrôle aérien en Europe.

Enfin, l'Europe poursuit le développement de ses systèmes de navigation satellitaires (Galileo et EGNOS). Il importe que tant les entreprises belges que les autorités soient impliquées dans ces développements.

Sûreté aérienne

La sûreté aéronautique veille à ce que les aéroports, les compagnies aériennes et les compagnies cargo prennent les mesures nécessaires pour protéger l'aviation contre toutes les formes d'actes illicites perpétrés contre l'aviation (terrorisme, détournement, sabotage, etc.). Ces mesures sont imposées par différentes réglementations belges, européennes et internationales.

La DGTA a donc aussi pour mission de préparer la politique en matière de sûreté aéronautique. Elle se charge également du recensement périodique des infrastructures critiques nationales et européennes dans le sous-secteur du transport aérien et de la vérification de la réglementation en matière de sûreté aéronautique par le biais d'inspections d'aéroports, de fournisseurs de services de navigation aérienne, de compagnies aériennes et de compagnies cargo.

De andere domeinen van luchtwaardigheid (luchtvaart-fabricage, individuele luchtvaartuigcertificaten, continu onderhoud, vorming, en vergunningen van het luchtvaartpersoneel) worden door de nationale administraties behandeld, in toepassing van nationale wetgeving en van gemeenschappelijke Europese verordeningen. Deze verordeningen leggen niet alleen de verplichtingen van de burgers vast, maar ook de verplichtingen en de nodige middelen van de nationale openbare diensten. De Commissie waakt, via het EASA, over de goede toepassing van de reglementaire normen.

Europese Unie

De Europese Commissie werkt voortdurend aan het uitwerken en aanpassen van reglementering met het oog op de implementatie van het Basisverordening (EC) 2018/1139 als ook de kaderverordeningen 549/2004, 550/2004, 551/2004 en 552/2004 op het gebied van ATM-ANS. Zo is het DGLV actief in het "Single Sky Committee" en in de EASA-werkgroepen en in het EASA-beslissingscomité (met stemming) dat door de DG Move van de Commissie wordt aangestuurd.

Tevens is Europa actief om de productie van "milieuvriendelijke" vliegtuigen te stimuleren via een investeringsprogramma en heeft ze een belangrijk onderzoeksprogramma opgestart met de industrie op het gebied van het ontwikkelen en het standaardiseren van luchtverkeersleiding in Europa.

Ten slotte blijft Europa zijn satellietnavigatiesystemen ontwikkelen (Galileo en EGNOS). Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid betrokken worden bij deze ontwikkelingen.

Luchtvaartbeveiliging

De luchtvaartbeveiliging waakt erover dat de luchthavens, de luchtvaartmaatschappijen en de vrachtmaatschappijen de nodige maatregelen treffen om de luchtvaart te beschermen tegen wederrechtelijke daden begaan tegen de luchtvaart (terrorisme, kaping, sabotage, enz.). Deze maatregelen worden opgelegd door verschillende Belgische, Europese en internationale verordeningen.

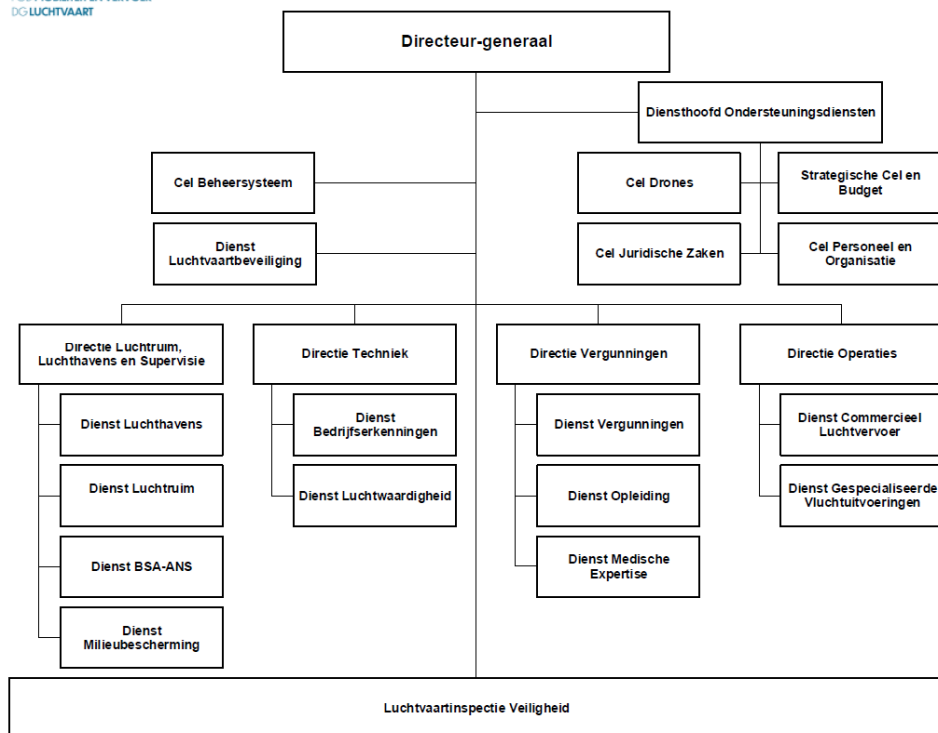
Het DGLV heeft ook de opdracht het beleid inzake luchtvaartbeveiliging voor te bereiden. Het staat ook in voor de periodieke identificatie van nationale en Europese kritieke infrastructuur in de subsector luchtvaart en de controle op de regelgeving inzake de luchtvaartbeveiliging aan de hand van inspecties van de luchthavens, verleners van luchtvaartnavigatiediensten, luchtvaartmaatschappijen en vrachtmaatschappijen.

Dans le contexte actuel (COVID) la sûreté aéronautique est évidemment une priorité absolue pour la DGTA.

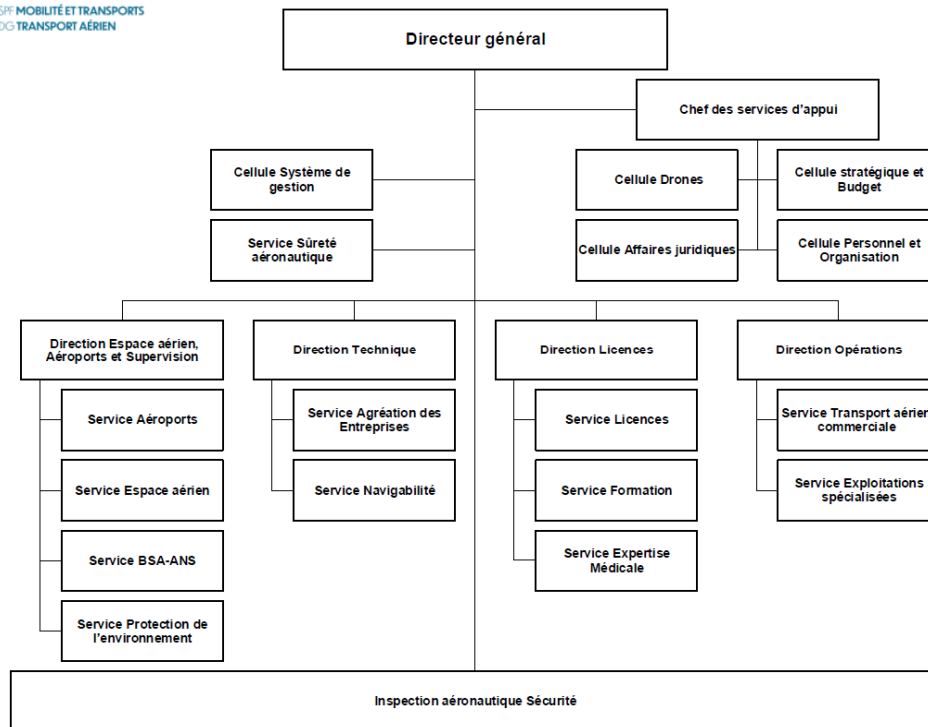
In de huidige context (COVID) is luchtvaartbeveiliging uiteraard de absolute prioriteit van het DGLV.

PROGRAMME 0
PROGRAMME DE SUBSISTANCE

PROGRAMMA 0
BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA



27/11/2020



27/11/2020

Objectifs poursuivis par le programme

Outre les activités de base énumérées ci-dessous, la DGTa a également un rôle important à jouer sur le plan de la préparation politique : écrire des réglementations et des procédures, participer à des réunions et à des groupes de travail, concertation interne,...

DIRECTION TECHNIQUE

La Direction Technique veille à garantir un haut niveau de sécurité de l'aviation civile dans les domaines technique, économique et écologique en faveur du citoyen et des entreprises.

La Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 prévoit des normes minimales pour la sécurité de l'aviation civile et la sauvegarde de l'environnement. Les exigences essentielles de l'Union européenne, ayant comme branche opérationnelle l'EASA, et les règles dictées pour les satisfaire ont été libellées de manière telle que les Etats Membres doivent respecter les obligations découlant de la convention de Chicago.

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Naast de hieronder opgesomde basisactiviteiten heeft het DGLV eveneens een belangrijke rol te vervullen op het vlak van beleidsvoorbereiding: het opstellen van reglementeringen en procedures, het bijwonen van vergaderingen en werkgroepen, intern overleg,...

TECHNISCHE DIRECTIE

De Technische Directie streeft ernaar een hoog niveau aan veiligheid voor de burgerluchtvaart te garanderen op het gebied van technisch, economisch en milieubeleid, ten voordele van de burger en de bedrijven.

Het verdrag over de internationale burgerluchtvaart dat getekend werd op 7 december 1944 in Chicago voorziet minimale normen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en het milieubehoud. De essentiële eisen van de Europese Unie, met het EASA als operationele tak, en de regels die opgesteld zijn om deze te verwezenlijken zijn zo gemaakt dat de lidstaten de verplichtingen uit het Verdrag van Chicago moeten respecteren.

Cette Direction a pour mission d'assurer un niveau élevé et uniforme de protection des citoyens dans les domaines de l'aviation civile relevant de sa responsabilité. A cet effet, elle établit des règles de sécurité, veille à l'implantation des règles européennes et veille à ce que les produits, personnes et organisations satisfassent à ces règles en Belgique.

Service Agréation des entreprises

Activités de base

Le service Agréation des entreprises délivre les agréments pour des organismes de production, de maintenance et de gestion du maintien de la navigabilité conformément à la réglementation de l'EASA et à la réglementation nationale. En outre, ce service est responsable pour la surveillance des agréments délivrés au moyen d'audits.

Objectifs opérationnels

- agréer et surveiller les ateliers de maintenance ;
- agréer et surveiller les organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs ;
- agréer et surveiller les organismes de production.

Service Navigabilité

Activités de base

Le Service Navigabilité gère le matricule aéronautique belge et délivre les certificats d'immatriculation pour les avions, hélicoptères, ballons, planeurs, paramoteurs et U.L.M.

Le service assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs, immatriculés en Belgique (avions, hélicoptères, planeurs et montgolfières). L'objectif de ces actions est la délivrance de certificats de navigabilité, certificats d'examen de la navigabilité, certificats de navigabilité pour export, certificats de bruit, laissez-passer de navigation conformément aux procédures de l'EASA, de l'OACI ainsi qu'aux procédures nationales.

Ce service effectue aussi l'évaluation, l'approbation et le suivi de programmes de maintenance

Ce service délivre des autorisations de survol temporaire pour les aéronefs immatriculés à l'étranger ne disposant pas de certificat de navigabilité standard conformément aux dispositions de l'Annexe 8 de la convention de Chicago.

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.

Dienst Bedrijfserkenningen

Basisactiviteiten

De dienst Bedrijfserkenningen levert de erkenningen aan productie-organismen, organismen die de permanente luchtwaardigheid beheren en onderhoudsorganismen conform de EASA en nationale regelgeving.

Voorts is deze dienst verantwoordelijk voor het toezicht op de afgeleverde erkenningen door middel van audits.

Operationele doelstellingen

- erkennen van en toezicht houden op de onderhoudsinstanties;
- erkennen van en toezicht houden op de instanties voor het onderhoudsbeheer van de luchtvaartuigen;
- erkennen van en toezicht houden op de productie-organisaties.

Dienst Luchtwaardigheid

Basisactiviteiten

De Dienst Luchtwaardigheid beheert het Belgische Luchtvaartregister en levert de registratiecertificaten af voor vliegtuigen, helikopters, luchtballonnen, zweefvliegtuigen, paramotoren en ULM's.

De dienst verzekert de technische controle van alle luchtvaartuigen ingeschreven in België (vliegtuigen, helikopters, zweefvliegtuigen en heteluchtballonnen). Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid, certificaten van herbeoordeling van luchtwaardigheid, bewijzen van luchtwaardigheid voor uitvoer, geluidscertificaten, luchtvaartpassen en tijdelijke luchtvaartpassen conform de EASA, ICAO-en nationale procedures.

Deze dienst zorgt ook voor de evaluatie, de goedkeuring en de opvolging van onderhoudsprogramma's.

Deze dienst levert tijdelijke toelatingen tot overvliegen af aan toestellen die ingeschreven zijn in het buitenland en niet beschikken over een standaard bewijs van luchtwaardigheid conform de bepalingen van Bijlage 8 van het Verdrag van Chicago.

Le service procède à des contrôles physiques d'aéronefs en vol et en maintenance en vue de contrôler la validité des certificats délivrés et la bonne gestion du maintien de la navigabilité et assure également le suivi des programmes de fiabilité et des principaux incidents techniques sur la flotte belge.

Le service est responsable de la certification des produits et composants aéronautiques qui relèvent encore de la compétence nationale.

Objectifs opérationnels

- toutes les demandes relatives à la délivrance de l'Inscription au Matricule sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la modification de certificats d'Inscription au Matricule sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la radiation de l'Inscription au Matricule sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de certificats de navigabilité sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de certificats d'examen de navigabilité sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de certificats de navigabilité pour export sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de certificats de bruit sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance de laissez-passer de navigation sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la délivrance d'autorisations temporaires de survol sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à la certification de produits et composants aéronautiques sous compétence nationale sont traitées ;
- toutes les demandes relatives à l'approbation de programmes de maintenance des aéronefs sont traitées ;
- des contrôles physiques sont effectués sur les aéronefs immatriculés en Belgique selon un planning établi.

DIRECTION OPERATIONS

Service Transport aérien commercial

Activités de base

Ce Service délivre des AOC (Air Operator Certificate) aux compagnies aériennes belges et cela après avoir vérifié qu'elles respectent la réglementation relative à l'exploitation technique des aéronefs.

De dienst controleert fysisch luchtvaartuigen tijdens vluchten en hun onderhoud om de geldigheid van het bewijs van luchtwaardigheid en de permanente luchtwaardigheid te evalueren en volgt eveneens de betrouwbaarheidsprogramma's en belangrijke technische incidenten met betrekking tot de Belgische vloot op.

De dienst is tevens verantwoordelijk voor certificatietaken in verband met luchtvaartproducten en -componenten die nog uitsluitend onder de nationale bevoegdheid vallen.

Operationele doelstellingen

- alle aanvragen in verband met het afleveren van bewijzen van Inschrijving in het Register zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het wijzigen van bewijzen van Inschrijving in het Register zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het schrappen van luchtvaartuigen uit het Register zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van attesten van luchtwaardigheidsonderzoek zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid voor export zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van geluidscertificaten zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van luchtvaartpassen zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het afleveren van tijdelijke vergunningen voor het overvliegen zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met de certificatie van luchtvaartproducten en -onderdelen onder nationale bevoegdheid zijn behandeld;
- alle aanvragen in verband met het goedkeuren van de onderhoudsprogramma's van de luchtvaartuigen zijn behandeld;
- fysieke controles op luchtvaartuigen die in België zijn geregistreerd worden volgens de opgestelde planning uitgevoerd.

DIRECTIE OPERATIES

Dienst Commerciële luchttransport

Basisactiviteiten

Deze dienst levert AOC's (Air Operator Certificate) af aan Belgische luchtvaartmaatschappijen na controle van het naleven van de reglementering inzake de technische exploitatie van luchtvaartuigen.

Ce service délivre également les autorisations pour le transport de marchandises dangereuses.

Objectifs opérationnels

- agréer et auditer (ou superviser) les exploitants aériens (AOC) ;
- délivrer des autorisations pour le transport de matières dangereuses aux compagnies belges et étrangères ;
- surveillance des opérateurs NCC (Non Commercial Complex) qui ont introduit une déclaration.

Service Exploitations spécialisées

Le Service Exploitations spécialisées délivre des licences d'exploitation aux transporteurs aériens belges actifs dans le transport aérien commercial et cela après avoir évalué les plans d'entreprises et les conditions commerciales d'exploitation.

Il traite les dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air.

Ce service audite/supervise les exploitants d'avions et d'hélicoptères utilisés à des fins commerciales spécialisées (SPO), afin de s'assurer du respect des exigences du règlement (UE) n° 965/2012. Il délivre les autorisations d'exploitation spécialisées commerciales à haut risque.

Ce service supervise les opérateurs auxquels s'applique la Part-NCO du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012.

Ce service audite/supervise les exploitants de ballons utilisés pour les activités d'aviation commerciale (BOP), afin de s'assurer du respect des exigences du règlement (EU) n° 2018/395 de la Commission du 13 mars 2008 établissant des règles détaillées concernant l'exploitation de ballons.

Objectifs opérationnels

- traiter les dossiers de licences d'exploitation de compagnies aériennes belges ;
- gestion des aspects financiers-économiques des dossiers exploitation commerciale aérienne ;
- traiter des dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air ;
- mise en oeuvre du Règlement (CE) n° 965/2012 (Part-SPO et Part NCO) et du Règlement (EU) 2018/395 (ballons) ;
- auditer et superviser les opérateurs SPO qui ont introduit une déclaration ;

Deze dienst levert ook de machtigingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen af.

Operationele doelstellingen

- de luchtvaartexploitanten goedkeuren en auditeren (of er toezicht over houden) (AOC);
- vergunningen verstrekken voor het vervoer van gevaarlijke stoffen aan Belgische en buitenlandse luchtvaartmaatschappijen;
- toezicht op NCC-operators (Non Commercial Complex) die een verklaring hebben ingediend.

Dienst Gespecialiseerde Vluchtuitvoeringen

De dienst Gespecialiseerde Vluchtuitvoeringen levert exploitatievergunningen af aan Belgische luchtvervoerders voor handelsluchtvaart. Dit gebeurt na evaluatie van de ondernemingsplannen en de commerciële voorwaarden voor exploitatie.

Ze behandelen dossiers in verband met de machtigingen van luchtarbeid en luchtdopen

Deze dienst controleert/superviseert de exploitanten van vliegtuigen en helikopters die worden gebruikt voor verklaarde gespecialiseerde commerciële luchtvaartactiviteiten (SPO) om ervoor te zorgen dat de vereisten van Verordening (EU) nr. 965/2012 worden nageleefd. Het reikt vergunningen uit voor gespecialiseerde commerciële vluchtuitvoeringen met een hoog risico.

Deze dienst houdt toezicht op de exploitanten waarop Part-NCO van de Verordening (EU) nr. 965/2012 van de Commissie van 5 oktober 2012 van toepassing is.

Deze dienst controleert/superviseert de exploitanten van ballonnen die voor commerciële luchtvaartactiviteiten worden gebruikt (BOP) om ervoor te zorgen dat de vereisten van Verordening (EU) nr. 2018/395 van de Commissie van 13 maart 2008 tot vaststelling van gedetailleerde regels voor vluchtuitvoeringen met ballonnen, worden nageleefd.

Operationele doelstellingen

- de dossiers behandelen in verband met de exploitatievergunningen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen;
- beheren van de financieel-economische aspecten van de dossiers handelsluchtvaartexploitatie;
- behandelen van de dossiers in verband met de machtigingen van luchtarbeid en luchtdopen;
- implementatie van Verordening (EG) nr. 965/2012 (Part-SPO en Part NCO) en van verordening (UE) 2018/395 (ballonnen);
- auditeren van en toezicht houden op SPO operatoren die een verklaring hebben ingediend;

- délivrance des autorisations d'exploitations spécialisées commerciales à haut risque ;
- surveillance des opérateurs NCO ;
- auditer et superviser les opérateurs BOP qui ont introduit une déclaration ;
- développer un règlement national spécifique pour les domaines qui ne disposent pas de réglementation européenne.

DIRECTION ESPACE AERIEN, AEROPORTS ET SUPERVISION

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.

Le service A-SPA assure la gestion de la structure de l'espace aérien civil national, ainsi que son intégration dans le "Ciel unique européen" et dans le bloc fonctionnel d'espace aérien FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). Dans ce cadre, le service participe à plusieurs groupes de travail de mise en œuvre du FABEC et coopère aux NPAs de l'EASA (NPA = Notices of Proposed Amendments ; EASA = European Aviation Safety Agency) en vue du développement de mesures de mise en œuvre en matière d'ANS (Air Navigation Services) et d'ATM (Air Traffic Management). Le service s'occupe ainsi de répondre aux demandes d'avis formulées par la Commission européenne & l'EASA à propos de propositions de règlement. Le service coopère aussi au développement de spécifications techniques par Eurocontrol.

Le service participe également au Comité Ciel Unique européen qui est chargé d'assister la Commission européenne dans la mise en œuvre de l'initiative du «Ciel Unique Européen».

Le service A-SPA remplit le rôle d'autorité réglementaire nationale pour tous les services de ATM-ANS :

- CNS (Communication, Navigation and Surveillance services)
- MET (Meteorological services)
- AIS (Aeronautical Information Service)
- ATS (Air Traffic Services)
- ASM (Airspace Management)
- ATFM (Air Traffic Flow Management)
- ASD (Airspace Design Services)
- DAT (Navigation Data Services)

- uitreiking van de vergunningen voor gespecialiseerde vluchtuitvoeringen met een hoog risico;
- toezicht op de NCO-operatoren;
- auditeren van en toezicht houden op BOP operatoren die een verklaring hebben ingediend;
- een specifieke nationale wetgeving ontwikkelen voor de domeinen waarvoor geen Europese regelgeving bestaat.

DIRECTIE LUCHTRUIM, LUCHTHAVENS EN TOEZICHT

Dienst Luchtruim (A-SPA)

Basisactiviteiten

De dienst Luchtruim is belast met de opmaak en de actualisatie van de nationale regelgeving met betrekking tot het luchtruim en de luchtvaarnavigatiediensten en kijkt er op toe dat ze wordt nageleefd.

De dienst A-SPA zorgt voor het beheer van de structuur van het nationale burgerluchtruim en voor zijn integratie in het "Gemeenschappelijke Europees luchtruim" en in het functionele luchtruimblok FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). In dat verband neemt de dienst deel aan meerdere werkgroepen van het FABEC en werkt het samen voor de NPA's van EASA (NPA = Notices of Proposed Amendments; EASA = European Aviation Safety Agency) met het oog op de ontwikkeling van maatregelen inzake ANS (Air Navigation Services) en ATM (Air Traffic Management). De dienst houdt zich bezig met het beantwoorden van de adviesaanvragen door de Europese Commissie & EASA in verband met de voorstellen voor verordeningen. De dienst werkt ook mee aan de ontwikkeling van of technische specificaties door Eurocontrol.

De dienst neemt ook deel aan het Single Sky Committee, het comité dat belast is met de ondersteuning van de Europese Commissie in de realisatie van het initiatief van het "Eengemaakt Europees Luchtruim".

De dienst A-SPA vervult de rol van de nationale regelgevende autoriteit van alle ATM-ANS diensten:

- CNS (Communication, Navigation and Surveillance services)
- MET (Meteorological services)
- AIS (Aeronautical Information Service)
- ATS (Air Traffic Services)
- ASM (Airspace Management)
- ATFM (Air Traffic Flow Management)
- ASD (Airspace Design Services)
- DAT (Navigation Data Services)

En ce qui concerne la préparation de la politique générale et la coordination avec les parties intéressées, le service se charge notamment :

- d'analyser des études sur le plan de la politique et, sur la base de celles-ci, de développer des scénarios stratégiques ;
- d'assurer la coordination entre l'aviation militaire et l'aviation civile notamment en vue d'une utilisation flexible de l'espace aérien permettant de satisfaire de manière équilibrée les besoins des usagers civils et militaires ;
- d'organiser et de participer à des groupes de travail techniques et opérationnels e.a. FABEC ;
- de coordonner la matière des fréquences aéronautiques, en collaboration avec l'IBPT (Institut belge des services postaux et des télécommunications), skeyes et la Défense ;
- d'apporter de l'expertise réglementaire et de l'expertise financière et économique ;
- de représenter l'État belge dans les comités permanents techniques et financiers d'Eurocontrol, ainsi que dans l'organe de gestion du MUAC (Maastricht Upper Area Control Center).

En outre, le service coopère et apporte l'expertise nécessaire lors de la négociation et pendant l'exécution du contrat de gestion entre l'Etat belge et skeyes.

Service BSA-ANS (*Autorité nationale de surveillance*)

La BSA-ANS est, en Belgique, l'autorité nationale de surveillance des prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne désignée par chaque État membre européen. La BSA-ANS exerce essentiellement des tâches de certification, de supervision et de contrôle en ce qui concerne la prestation fiable et efficace de ces services, dans le cadre de la réalisation du "Ciel Unique Européen".

La BSA-ANS est chargée de la certification de six catégories de prestataires de services de navigation aérienne souhaitant opérer à partir du territoire national : ATS (Air Traffic Services), ASM (Airspace Management), ATFM (Air Traffic Flow Management), CNS (Communication-Navigation-Surveillance), AIS (Aeronautical Information Services) et MET (service météorologique).

Avec le nouveau règlement d'exécution (EU) 2020/469, à partir du 27/01/2022, il sera nécessaire de certifier les prestataires de services de conception de procédures de vol : FPD (Flight Procedure Design).

Wat de voorbereiding van het algemene beleid en de coördinatie met de "stakeholders" betreft, houdt de dienst zich in het bijzonder bezig met:

- de analyse van de onderzoeken op het vlak van het beleid en, op basis daarvan, het uitwerken van strategische scenario's;
- het verzekeren van de coördinatie tussen de militaire en burgerluchtvaart, vooral met het oog op een soepel gebruik van het luchtruim, zodat aan de behoeften van de burgerlijke en militaire gebruikers op een evenwichtige manier voldaan worden;
- de organisatie van en deelname aan technische en operationele werkgroepen, o.a. FABEC;
- de coördinatie van de materie betreffende de luchtvaartfrequenties in samenwerking met het BIPT (Belgisch Instituut voor postdiensten en telecommunicatie), met skeyes en met Defensie;
- het leveren van expertise inzake regelgeving en financiële en economische expertise;
- de vertegenwoordiging van de Belgische Staat in technische en financiële permanente comités van Eurocontrol alsook in het beheersorgaan van MUAC (Maastricht Upper Area Control Center).

Bovendien, werkt de dienst mee aan en verleent hij de nodige expertise bij de onderhandelingen en tijdens de uitvoering van het Beheerscontract tussen de Belgische Staat en skeyes.

Dienst BSA-ANS (*Nationale toezichthoudende instantie*)

De BSA-ANS is voor België de nationale toezichthoudende instantie voor verleners van luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten die door elke Europese lidstaat aangewezen dient te worden. De taken van de BSA-ANS liggen voornamelijk in de certificering, supervisie en controle op de veilige en efficiënte verlening van betrouwbare en efficiënte diensten in het kader van de verwezenlijking van het "gemeenschappelijk Europees luchtruim".

De BSA-ANS staat in voor de certificering van de zes categorieën van luchtvaart-navigatiedienstverleners die vanuit het nationale grondgebied wensen te opereren: ATS (Air Traffic Services), ASM (Airspace Management), ATFM (Air Traffic Flow Management), CNS (Communication-Navigation-Surveillance), AIS (Aeronautical Information Services) en MET (meteorologische dienst).

Door de nieuwe uitvoeringsverordening (EU) 2020/469 vanaf 27/01/2022 zal het nodig zijn om de dienstverleners voor het ontwerpen van vliegprocedures te certificeren: FPD (Flight Procedure Design).

La Belgique compte ainsi deux organismes prestataires de services de gestion du trafic aérien et de navigation aérienne : skeyes pour les services ATS, ASM, ATFM, AIS, MET et CNS et MUAC pour les services ATS, ASM, ATFM et les services de communication (COM) et de surveillances (SUR).

Les certificats sont délivrés et modifiés après un contrôle strict et continu du respect des exigences communes imposées par la réglementation européenne (Common Requirements). Ce contrôle requiert de nombreuses activités d'audit et d'inspection sur place.

La BSA-ANS a également pour mission de contrôler si les exigences communes sont respectées et cela avant que le Ministre désigne les prestataires de services de la "circulation aérienne (ATS)" et de "services météorologiques (MET)" qui souhaitent opérer dans l'espace aérien belge à partir d'un autre pays de l'Union européenne.

La BSA-ANS est désignée comme autorité compétente investie des responsabilités de certification et de supervision des personnes et des organismes visés par le règlement relatif aux contrôleurs de la circulation aérienne. Elle délivre des certificats aux centres de formation des contrôleurs de la circulation aérienne de skeyes (BE), Maastricht UAC (NL), EUROCONTROL - Institute Of Air Navigation Services (LU) et Entry Point North Belgium (BE).

Elle a la responsabilité des tâches suivantes :

- la délivrance, la suspension, le retrait des licences des contrôleurs de la circulation aérienne y compris les qualifications ;
- l'approbation des plans de formation, des programmes de formation et des méthodes d'évaluation des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- la délivrance, la suspension, la modification et le retrait des certificats des centres de formation des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- l'échange des licences, l'acceptation des certificats européens ;
- l'approbation des méthodes d'évaluation des compétences linguistiques en anglais.

La BSA-ANS élabore et assure le suivi des plans de performance applicables aux prestataires de services ATS et MET. Ces plans de performance s'inscrivent dans le système de performance qui contribue au développement durable du système de transport aérien en améliorant l'efficacité globale des services de navigation aérienne dans les domaines de performance clés que sont la sécurité, l'environnement, la capacité et l'efficacité économique.

België heeft ook twee instellingen die luchtverkeersbeheer en luchtvaartnavigatiediensten verlenen: skeyes voor de diensten ATS, ASM, ATFM, AIS, MET en CNS, en MUAC voor de diensten ATS, ASM, ATFM en de communicatie- (COM) en de toezichhoudende diensten (SUR).

De afgifte en wijziging van certificaten worden uitgevoerd via een strenge en onafgebroken controle van de naleving van de gemeenschappelijke, door de Europese reglementering, opgelegde vereisten (Common Requirements). Deze controle vereist belangrijke audit- en inspectieactiviteiten ter plaatse.

De BSA-ANS heeft ook als taak de naleving van de gemeenschappelijke vereisten te controleren, vóór de aanwijzing door de Minister van alle "luchtverkeerdienstverleners" (ATS) en "meteorologische diensten" (MET) die in het Belgische luchtruim wensen te opereren vanuit een ander land in de Europese Unie.

De BSA-ANS is aangewezen als bevoegde autoriteit met toegewezen verantwoordelijkheden voor de certificering van en het toezicht op personen en organisaties die onder de verordening voor luchtverkeersleiders vallen. Ze leverde een certificaat af aan de opleidingscentra voor luchtverkeersleiders voor skeyes (BE), Maastricht UAC (NL), EUROCONTROL - Institute Of Air Navigation Services (LU) en Entry Point North Belgium (BE).

Volgende taken vallen onder haar verantwoordelijkheid:

- het afleveren, opschorten en intrekken van de vergunningen voor luchtverkeersleiders met inbegrip van de bevoegdverklaringen;
- het goedkeuren van opleidingsplannen, cursussen en beoordelingsmethodes voor luchtverkeersleiders;
- het afleveren schorsen, aanpassen en intrekken van certificaten van opleidingscentra voor luchtverkeersleiders;
- het uitwisselen van vergunningen, aanvaarden van Europese certificaten;
- goedkeuren van de methode voor het beoordelen van de Engelse taalvaardigheid.

De BSA-ANS werkt de prestatieplannen van de verleners van luchtvaartnavigatiediensten ATS en MET uit en volgt ze op. Deze prestatieplannen maken deel uit van het prestatiesysteem dat bijdraagt tot de duurzame ontwikkeling van de luchtvaartsector door de globale efficiëntie van de luchtvaartnavigatiediensten te verbeteren, vooral op vlak van de sleuteldomeinen: veiligheid, de impact op het milieu, de capaciteit en de economische doeltreffendheid.

Service Aéroports

Activités de base

Ce service est chargé de rédiger et de mettre en œuvre la réglementation relative à la certification des aéroports et à leur surveillance sous forme d'audits. Outre la réglementation relative aux aéroports certifiés, ce service élabore également la réglementation concernant l'autorisation de terrains d'aviation non certifiés (aérodromes, héliports, ULM-dromes, terrains permanents pour paramoteurs), tout en assurant sa mise en œuvre.

Le service est également compétent au niveau de :

- la réglementation relative aux servitudes aéronautiques, en ce compris le balisage des obstacles et la mise à disposition de données de terrains et d'obstacles pour l'aéronautique ;
- la publication d'informations aéronautiques ;
- la réglementation sur les activités aéronautiques et sports aériens (parachutisme, meetings aériens, terrains permanents pour la formation RPAS, terrains d'aéromodélisme, navigation aérostatique,...) ;
- la réglementation concernant l'autorisation d'activités aéronautiques susceptibles d'entraver la navigation aérienne (feux d'artifice, sky-tracers, lâcher de ballons de type jouet ou de ballons stratosphériques, de lanternes chinoises, ect) ;
- la réglementation relative à l'attribution des "créneaux horaires" (slots), les redevances aéroportuaires.

Enfin, le Service Aéroports élabore des règlements concernant l'assistance en escale à Bruxelles-National et veille au respect de ceux-ci. Le service suit le développement des lois et les évolutions du secteur, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale.

Il gère les biens immobiliers qui appartiennent au SPF Mobilité et Transports ainsi que les cessions de terrain au profit de The Brussels Airport Company et de skeyes.

Le service rassemble, pour ce qui concerne les aéroports belges certifiés, les statistiques se rapportant au trafic aérien et communique, à la demande de clients internes et externes, les informations statistiques disponibles.

Objectifs opérationnels

- certifier les aéroports et assurer un suivi sur base d'audits et de contrôles ;
- délivrer des autorisations aux aérodromes, ULM-

Dienst Luchthavens

Basisactiviteiten

Deze dienst staat in voor het opstellen van de reglementering inzake de certificatie van luchthavens en het toezicht daarop onder de vorm van audits. Naast de reglementering inzake de gecertificeerde luchthavens werkt deze dienst ook de reglementering inzake de machtiging van niet-gecertificeerde luchtvaartterreinen (vliegvelden, helihavens, ULM-terreinen, permanente paramotorterreinen) uit en zorgt voor de implementatie ervan.

Deze dienst is tevens bevoegd voor andere reglementeringen:

- de reglementering inzake de luchtvaarterfdienstbaarheden met inbegrip van bebakening van hindernissen en de beschikbaarheid van gegevens in verband met terreinen en obstakels voor de luchtvaart;
- de publicatie van luchtvaartinformatie;
- de regelgeving inzake luchtvaartactiviteiten en luchtporten (valschermspringen, vliegmeetings, permanente terreinen voor RPAS-opleidingen, terreinen voor modelvliegtuigen, aerostatische navigatie,...);
- de regelgeving betreffende luchtvaartactiviteiten die het luchtvaartverkeer kunnen hinderen (vuurwerk, sky-tracers, het oplaten van ballonnen van het type speelgoed of stratosferische ballonnen, Chinese lantaarns, enz);
- de reglementering inzake de toewijzing van "slots", de luchthavengelden.

Ten slotte stelt de dienst Luchthavens de reglementering met betrekking tot de grondafhandeling op Brussel-Nationaal op, en houdt hij toezicht op de naleving ervan. De dienst volgt de ontwikkelingen van de regels en recente evoluties van de sector op, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

De dienst beheert de onroerende goederen die eigendom zijn van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de terreinoverdrachten ten behoeve van The Brussels Airport Company en skeyes.

De dienst verzamelt statistieken over het luchtverkeer op de Belgische luchthavens gecertificeerd en verstrekt beschikbare statistische informatie op vraag van interne en externe klanten.

Operationele doelstellingen

- de luchthavens certificeren en voor een opvolging zorgen aan de hand van audits en controles;
- afgeven van machtigingen voor vliegvelden, ULM-

dromes, terrains permanents pour paramoteurs, héliports, terrains permanents pour parachutisme, terrains permanents pour formation RPAS, terrains permanents d'aéromodélisme et vérifier leur conformité ;

- délivrer des autorisations pour les activités aéronautiques et pour les terrains aéronautiques temporaires ;
- donner des avis en matière de construction (en ce qui concerne l'impact sur les servitudes aéronautiques) dans les délais prescrits ;
- élaborer et tenir à jour un système d'information géographique en vue de l'analyse de :
 - l'impact de nouvelles constructions sur les servitudes aéronautiques ;
 - l'impact des restrictions de l'espace aérien sur les utilisateurs.
- établir des restrictions temporaires de l'espace aérien ;
- délivrer des dérogations d'accès aux espaces aériens restreints ;
- réalisation et mise à disposition de cartes VAC (visual approach charts) pour les aérodromes, ULM-dromes et héliports non certifiés ;
- approuver le programme d'entretien et de renouvellement de l'infrastructure centralisée pour l'assistance en escale à Bruxelles-National ;
- sur base d'audits et de contrôles, assurer la délivrance et le suivi d'agrément aux compagnies effectuant ou désirant effectuer de l'assistance en escale et de l'auto-assistance à Bruxelles-National ;
- suivre les dossiers économiques, notamment l'attribution des créneaux horaires, le marché de l'assistance en escale à Brussels Airport et la régulation économique de Brussels Airport ;
- gérer les biens immobiliers et les cessions de terrains ;
- accepter, après analyse, des études de sécurité (Ex : en cas d'implantation d'obstacles à proximité d'aérodromes par exemple) ;
- analyse d'accidents / incidents encodés dans la base de données ECCAIRS et suivi des actions correctives.

Service Protection de l'environnement (Aviation Environmental Issues & Noise Policy)

Activités de base

- assister au développement d'une politique stable et durable dans la gestion des nuisances sonores à et autour de l'aéroport de Bruxelles-National ;
- veiller au suivi et au respect de la réglementation par tous les partenaires concernés par la navigation aérienne ;
- étudier, préparer et faciliter des accords de

terreinen, permanente terreinen voor paramotoren, helihavens, permanente terreinen voor parachutespringen, permanente terreinen voor RPAS-opleidingen, permanente terreinen voor modelvliegtuigen en hun conformiteit verifiëren;

- afgeven van toelatingen voor luchtactiviteiten en voor tijdelijke vliegvelden;
- bouwadviezen verlenen (in verband met luchtvaarterfdienstbaarheden) binnen de voorgeschreven termijnen;
- een geografisch informatiesysteem uitwerken en bijhouden met het oog op de analyse van:
 - de impact van nieuwe constructies op luchtvaarterfdienstbaarheden;
 - de impact van beperkingen van het luchtruim voor de gebruikers.
- tijdelijke beperkingen in verband met het luchtruim opleggen;
- toegangsafwijkingen toestaan tot beperkte luchtruimen;
- VAC-kaarten (visual approach charts) opmaken en ter beschikking stellen van niet-gecertificeerde vliegvelden, ULM-terreinen en helihavens;
- het onderhouds- en vernieuwingsprogramma voor de gecentraliseerde infrastructuur ten behoeve van grondafhandeling op Brussel-Nationaal goedkeuren;
- zorgen voor de uitreiking en opvolging, na audits en controles, van toelatingen aan luchtvaartmaatschappijen die grondafhandeling willen bieden of zelf ervoor zorgen op Brussel-Nationaal;
- opvolgen van economische dossiers, met name de toewijzing van slots, de grondafhandelingsmarkt op Brussels Airport en de economische regulering van Brussels Airport;
- onroerende goederen en de overdracht van terreinen beheren;
- veiligheidsstudies na analyse goedkeuren (bv: bij installatie van obstakels in de nabijheid van vliegvelden);
- ongevallen/incidenten die in de databank ECCAIRS zijn geregistreerd analyseren en de corrigerende acties opvolgen.

Dienst Milieubescherming (Aviation Environmental Issues & Noise Policy).

Basisactiviteiten

- helpen bij de ontwikkeling van een stabiel en duurzaam beleid voor het beheer van de geluidshinder op en rond de luchthaven van Brussel-Nationaal;
- bijdragen tot de follow-up en het toezicht op de naleving van de regelgeving door alle bij de luchtvaart betrokken partners;
- bestuderen, voorbereiden en faciliteren van de

coopération sur les aspects environnementaux en matière d'aéronautique, faciliter la concertation entre le fédéral et les Régions ;

- dans l'attente de la désignation d'une autre autorité, assurer le contrôle du respect du REG 598/2014 (Règlement (UE) du Parlement européen et du Conseil du 16 avril 2014 relatif à l'établissement de règles et de procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de l'Union, dans le cadre d'une approche équilibrée) ;
- suivre l'accord de coopération EU-ETS (European Union Emission Trading Scheme) (marché de quotas d'émission de CO₂ de l'Union européenne) et le protocole de travail ETS.

DIRECTION LICENCES

Service Formation

Activités de base

Surveillance des organismes chargés des formations à suivre en vue de l'obtention des licences de vol et des certifications et certificats afférents.

Surveillance des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD) et de leurs opérateurs.

Surveillance des organismes chargés de la formation du personnel de maintenance des aéronefs et de la formation initiale du personnel de cabine.

Surveillance des centres de test en langues.

Gestion de la banque de données de questions des examens théoriques pour l'obtention d'une licence de vol.

Objectifs opérationnels

- traitement des dossiers d'agrément des écoles de pilotage et leurs programmes de formation ; des entraîneurs ; des opérateurs d'entraîneurs de vol synthétique ; des organismes de formation du personnel de maintenance d'aéronefs et leurs programmes de formation ; des organismes de formation du personnel cabine et leurs programmes de formation ; des centres de test en langues ;
- surveillance en continu des écoles de pilotage et de leurs programmes de formation ; du maintien des standards techniques des entraîneurs de vol synthétique ; des opérateurs d'entraîneurs de vol synthétique ; des organismes de formation du personnel de maintenance d'aéronefs et leurs

samenwerkingsakkoorden betreffende milieuaspecten inzake luchtvaart, het overleg tussen het federale niveau en de Gewesten faciliteren;

- in afwachting dat een ander orgaan bevoegd wordt verklaard, het toezicht op de naleving van Verordening 598/2014 (Verordening (EU) van het Europees Parlement en de Raad van 16 april 2014 inzake de vaststelling van regels en procedures voor de invoering van geluidsgelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Unie binnen het kader van een evenwichtige aanpak);
- het opvolgen van het EU-ETS Samenwerkingsovereenkomst (European Union Emission Trading Scheme) (het Europees systeem voor de handel in emissierechten) en van het Werkprotocol ETS.

DIRECTIE VERGUNNINGEN

Dienst Opleiding

Basisactiviteiten

Houdt toezicht over en keurt de instellingen goed die instaan voor de opleidingen voor het verkrijgen van vliegvergunningen en de bijhorende bevoegdheidsverklaringen en certificaten.

Toezicht op de synthetische vliegtrainers (FSTD) en hun operatoren.

Toezicht op de instellingen die belast zijn met de opleidingen van het onderhoudspersoneel van de luchtvaartuigen en met de basisopleiding van het cabinepersoneel.

Toezicht op de taalcentra.

Beheer van de database van de theoretische examenvragen voor het verkrijgen van een vliegvergunning.

Operationele doelstellingen

- behandelen van de dossiers inzake de erkenning van vliegscholen en hun opleidingsprogramma's; vliegtrainers; operatoren van synthetische vliegtrainers; instellingen voor opleiding van onderhoudspersoneel van de luchtvaartuigen en hun opleidingsprogramma's; opleidingsinstanties voor cabinepersoneel en hun opleidingsprogramma's; taalcentra;
- permanent toezicht houden op de vliegscholen en hun opleidingsprogramma's; op het behoud van de technische vereisten van de synthetische vliegtrainers; op de operatoren van de synthetische vliegtrainers; op de opleidingsinstellingen voor het

programmes de formation ; des organismes de formation du personnel cabine et leurs programmes de formation ; des centres de test en langues ;

- gestion de la base de données de questions d'examens théoriques des licences de pilote d'aéronefs et organisation des examens théoriques.

Service Licences

Activités de base

Ce service délivre les licences au personnel navigant. Ces licences sont délivrées soit selon la réglementation nationale, soit selon le règlement européen.

Le service délivre, proroge et renouvelle toutes les qualifications et certificats nécessaires aux pilotes. Il délivre les attestations ainsi que les authentications de licences pour les autorités tierces.

Le service organise les examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol pour toutes les catégories d'aéronefs excepté les paramoteurs et les licences de télépilotes.

Le service peut valider et agréer les licences de vol obtenues à l'étranger.

Outre les licences pour le personnel navigant, le service délivre également des licences pour le personnel de certification des ateliers de maintenance (EASA Part 66) et approuve les rapports de crédits pour la formation liée à cette licence.

Le service délivre toutes les qualifications nécessaires au personnel de certification. Il délivre les attestations ainsi que les authentications de licences pour les autorités tierces.

Objectifs opérationnels

- traitement et analyse des dossiers de licences de personnel navigant, qualifications et certificats pour toute catégorie d'aéronef sauf pour les drones ;
- traitement des questions des clients à propos de leur dossier personnel ;
- traitement des demandes d'examen en vol (= désignation d'examineurs) ;
- traitement des dossiers de licences du personnel de certification des aéronefs ;
- gestion de la banque de données des licences ;
- traitement des dossiers d'autorisations d'entraîneur de vol synthétique ;

onderhoudspersoneel van de luchtvaartuigen en op hun opleidingsprogramma's; op de opleidingsinstellingen voor cabinepersoneel en op hun opleidingsprogramma's; op de taalcentra;

- beheer van de database van de theoretische examenvragen voor piloten van luchtvaartuigen alsook van de organisatie van de theorie-examens.

Dienst Vergunningen

Basisactiviteiten

Deze dienst reikt de vergunningen uit voor het vliegend personeel. Deze vergunningen worden in overeenstemming met de Europese verordening afgeleverd of worden uitgereikt conform de nationale regelgeving.

Alle bevoegdverklaringen en vergunningen ten behoeve van de piloten worden door de dienst afgeleverd, verlengd of vernieuwd. Hij levert allerlei attesten af, alsook authenticaties van vergunningen voor derde autoriteiten.

De dienst organiseert de theorie-examens voor het verkrijgen van de vliegvergunningen voor alle categorieën van luchtvaartuigen, uitgezonderd de paramotoren en de bestuurdersvergunningen.

De dienst kan de in het buitenland uitgereikte vliegvergunningen valideren en erkennen.

Naast vergunningen voor het vliegend personeel kent de dienst ook vergunningen toe voor het certificeringspersoneel van de onderhoudsateliers (EASA Part 66) en keurt de verslagen goed in verband met de opleidingskredieten die aan deze vergunning verbonden zijn.

De dienst reikt de nodige kwalificatiebewijzen aan het certificeringspersoneel uit. Hij reikt attesten uit en authenticceert vergunningen voor derde overheden.

Operationele doelstellingen

- behandeling en analyse van dossiers inzake vergunningen voor vliegend personeel, kwalificaties en bevoegdverklaringen voor alle categorieën van luchtvaartuigen, behalve voor drones;
- behandelen van vragen van klanten in verband met hun persoonlijk dossier;
- behandelen van de aanvragen voor examens in vlucht (= aanwijzing van examinatoren);
- behandelen van de dossiers in verband met de vergunningen voor vliegtuigcertificatiepersoneel;
- beheer van de database van de vergunningen;
- behandelen van de dossiers voor goedkeuring van synthetische vliegtrainers;

- traitement des demandes d'examineurs et d'examineurs seniors pour toutes les catégories d'aéronefs ;
- organisation des examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol pour toutes les catégories d'aéronefs sauf pour les drones ;
- gestion des plaintes liées aux dossiers des personnes ;
- suivi et/ou initiation des dossiers de sanction à l'encontre des pilotes ou du personnel de certification.

Service expertise médicale

Activités de base

La cellule d'expertise médicale veille à ce que les examens médicaux de l'aéronautique et les certificats médicaux correspondants soient, respectivement, effectués et délivrés conformément à la réglementation européenne ou conformément à la réglementation nationale.

Elle est également responsable de la certification des centres aéromédicaux, les AeMC, et des examinateurs aéromédicaux, les AME.

Objectifs opérationnels

- procéder à la surveillance et aux audits des centres aéromédicaux, des examinateurs aéromédicaux, des établissements de formation d'examineurs aéromédicaux ;
- donner des conférences dans le cadre du cours de base, du cours continu et du cours de recyclage pour examinateurs aéromédicaux ;
- effectuer l'évaluation aéromédicale de candidats désirant obtenir ou étant détenteurs d'un certificat médical après transmission par le centre aéromédical ou par l'examineur aéromédical ;
- donner des conseils aux examinateurs et aux centres aéromédicaux ;
- examiner les rapports de recherche et d'évaluation reçus de centres aéromédicaux ou d'examineurs aéromédicaux ;
- le cas échéant, pour assurer la sécurité des vols, annuler le certificat médical si les exigences ne sont pas respectées ;
- présider la commission d'évaluation médicale, désignée après avis de la Cellule d'expertise médicale ;
- assister les comités des commissions de recours médical dans la préparation et le suivi des dossiers médicaux ;
- gérer et traiter les dossiers médicaux destinés ou provenant d'autorités étrangères ;

- behandelen van de aanvragen van examinatoren en senior examinatoren voor alle categorieën van luchtvaartuigen;
- organiseren van de theorie-examens voor het behalen van de vliegvergunningen voor alle categorieën van luchtvaartuigen behalve drones;
- beheren van de klachten in verband met dossiers van de personen;
- Opvolging en/of opstart van sanctiedossiers tegen piloten of certificeringspersoneel.

Dienst Medische Expertise

Basisactiviteiten

De medische expertise cel ziet erop toe dat luchtvaartmedische onderzoeken en de daar bijhorende medische certificaten respectievelijk worden uitgevoerd en afgeleverd in overeenstemming met de Europese verordening of worden uitgereikt conform de nationale regelgeving.

Tevens is zij verantwoordelijk voor het certificeren van de luchtvaartgeneeskundige centra, AeMC, en de luchtvaartgeneeskundige keuringsartsen, AME's.

Operationele doelstellingen

- het uitvoeren van toezicht en audits op luchtvaartgeneeskundige centra, luchtvaart medische keuringsartsen, opleidingsinstellingen van luchtvaart medische keuringsartsen;
- het geven van lezingen in de basis-, voortgezette en opfrissingscursus voor luchtvaart medische keuringsartsen;
- het uitvoeren van de luchtvaart medische evaluatie van kandidaten voor of houders van een medisch certificaat na doorverwijzing door het luchtvaartgeneeskundig centrum of de luchtvaart medische keuringsarts;
- het verlenen van advies aan luchtvaart medische keuringsartsen en luchtvaartgeneeskundige centra;
- review van onderzoeks- en evaluatie verslagen ontvangen van luchtvaartgeneeskundige centra of luchtvaart medische keuringsartsen;
- indien nodig voor het waarborgen van de vliegveiligheid het medisch certificaat nietig verklaren indien de vereisten niet worden nageleefd;
- voorzitten van de medische toetsingscommissie, aangeduid na advies van de medische expertise cel;
- bijstaan van de medische beroepscommissies inzake voorbereiding en nabehandeling van de medische dossiers;
- beheer en behandeling van medische dossiers bestemd voor of komende van buitenlandse autoriteiten;

- soutenir et superviser la recherche en médecine aéronautique et représenter la Belgique dans des groupes de travail internationaux liés à la médecine aéronautique.

INSPECTION AÉRONAUTIQUE SÉCURITÉ (Service transversal)

Activités de base

La tâche principale de l'Inspection aéronautique Sécurité est de promouvoir une aviation sûre et durable en contrôlant et faisant respecter la législation et la réglementation aéronautique. Cela passe par la réalisation d'inspections ciblées qui font suite à des analyses de risques, mais aussi par des inspections menées à la suite de plaintes, à la demande de la police ou du parquet et par des inspections de routine.

Ces inspections ont pour but de faire respecter la réglementation aéronautique par tous les acteurs du secteur aérien civil, notamment les exploitants d'aérodromes et aéroports, les pilotes, les compagnies aériennes, l'aviation générale et ses pratiquants, les agents d'escale, les télépilotes et exploitants de drones, les organismes de maintenance, etc. et sont effectuées sur l'ensemble du territoire belge.

L'inspection aéronautique Sécurité effectue des inspections au sol d'aéronefs belges et étrangers mais également les inspections des aéroports et aérodromes, des agents d'escale ("handling agents"), des activités de maintenance, du transport aérien de marchandises dangereuses et des services de la navigation aérienne. A cela s'ajoute également des inspections d'activités liées à l'utilisation de drones. Les inspections consistent notamment en la vérification des autorisations et/ou certificats et autres documents réglementaires, de l'équipement et du respect des procédures.

Dès 2021, des contrôles d'alcoolémie du personnel critique pour la sécurité seront également effectués par l'Inspection aéronautique Sécurité.

Les plaintes, notifications ou questions relatives au respect de la réglementation aéronautique dans le domaine de la sécurité sont également traitées par l'Inspection aéronautique Sécurité.

Les inspecteurs mandatés de l'inspection aéronautique communiquent les infractions à la réglementation aéronautique au parquet au moyen de procès-verbaux. Ces infractions peuvent donner lieu à des poursuites judiciaires ou des amendes administratives.

Les domaines de surveillance de l'Inspection aéronautique Sécurité sont les suivants :

- ondersteunen en begeleiden van research in de luchtvaartgeneeskunde en vertegenwoordigen van België in internationale werkgroepen met betrekking tot de luchtvaartgeneeskunde.

LUCHTVAARTINSPECTIE VEILIGHEID (Transversale dienst)

Basisactiviteiten

De kerntaak van Luchtvaartinspectie Veiligheid is het bevorderen van een veilige en duurzame luchtvaart door middel van het toezicht op en de handhaving van de luchtvaartwet- en regelgeving. Dit gebeurt door het uitvoeren van enerzijds doelgerichte inspecties naar aanleiding van risicoanalyses en anderzijds door inspecties ingevolge klachten of op vraag van politie of parket en door routine inspecties.

Het doel van deze inspecties is om de luchtvaartreglementering door alle actoren van de burgerluchtvaartsector, onder meer de uitbaters van luchtvaarterreinen en luchthavens, de piloten, de luchtvaartmaatschappijen, de algemene luchtvaart en –beoefenaars, de grondaftandelaars, de bestuurders en exploitanten van drones, onderhoudsorganisaties, enz. te doen naleven. Inspecties worden op het gehele Belgische grondgebied uitgevoerd.

De Luchtvaartinspectie Veiligheid inspecteert zowel Belgische als buitenlandse luchtvaartuigen aan de grond maar ook de luchtvaarterreinen en luchthavens, de verladers ("handling agenten"), onderhoudsactiviteiten, het luchtvervoer van gevaarlijke goederen en luchtverkeerdiensten. Bovendien worden ook inspecties van activiteiten met betrekking tot het gebruik van drones uitgevoerd. Inspecties bestaan onder andere uit de verificatie van toelatingen en/of certificaten en andere documenten, van uitrusting en de naleving van de procedures.

Vanaf 2021 zal de Luchtvaartinspectie Veiligheid alcoholcontroles van het veiligheidsgevoelig personeel ook uitvoeren.

Daarenboven worden klachten, meldingen of vragen omtrent de naleving van de luchtvaartreglementering inzake veiligheid door de Luchtvaartinspectie Veiligheid behandeld.

De gemandateerde luchtvaartinspecteurs delen inbreuken op de luchtvaartreglementering mee aan het parket door middel van processen-verbaal. Dit kan leiden tot gerechtelijke vervolging of administratieve geldboetes.

De toezichtdomeinen van de Luchtvaartinspectie Veiligheid zijn:

- aérodromes et activités aériennes (notamment les meetings, baptêmes de l'air, etc.) ;
- prestataires de services de navigation aérienne ;
- marchandises dangereuses ;
- assistance en escale ;
- aéronefs belges et étrangers (exploitation commerciale et aviation générale) notamment les inspections SAFA ;
- activités de maintenance ;
- activités liées à l'utilisation de drones ;
- investigations et traitement des plaintes, notifications et demandes introduites par les citoyens, la police, l'administration publique ou le parquet avec le cas échéant enquêtes et rédaction de procès-verbaux ;
- traitement des dossiers d'amendes administratives ;
- différents projets, entre autres des campagnes de recommandations et des campagnes de sensibilisation vers l'industrie, pour la sécurité aérienne et les contrôles.

L'Inspection aéronautique effectue également des inspections relatives aux droits des passagers et personnes à mobilité réduite.

Objectifs opérationnels

- réalisation d'inspections en matière de sécurité ;
- implémentation des procédures et réalisation de tests d'alcoolémie ;
- investigations et traitement des plaintes, notifications et demandes des services de police, des parquets, des services publics, des entreprises et des citoyens ;
- qualifications et mandats du personnel de l'inspection aéronautique Sécurité : suivi des qualifications, suivi et organisation le cas échéant de formations en vue de la délivrance, du maintien et/ou du renouvellement d'un mandat et des qualifications ;
- participation aux réunions en lien avec les activités du service (réunion en interne et avec des partenaires externes, notamment les services de police, le parquet, les inspections aéroportuaires et les exploitants aériens et aéroportuaires, EASA) ;
- élaboration d'une politique d'inspections basées sur le risque.

SERVICE SÛRETÉ AÉRONAUTIQUE

Activités de base

Le Service Sûreté est chargé de réaliser des audits de sûreté, des inspections, des tests et des enquêtes dans le domaine de la sûreté aérienne, y compris la lutte contre le terrorisme et la criminalité. Les activités

- luchtvaartterreinen en luchtvaartactiviteiten (onder andere meetings, luchtdopen, enz.);
- luchtverkeerdienstverlener;
- gevaarlijke goederen;
- grondaanhandeling;
- Belgische en buitenlandse luchtvaartuigen (commerciële exploitatie en algemene luchtvaart) onder andere. SAFA-inspecties;
- onderhoudsactiviteiten;
- activiteiten met betrekking tot het gebruik van drones;
- onderzoeken en behandeling van klachten, meldingen en vragen ingediend door burgers, politie, publieke administratie of parket met in voorkomend geval het onderzoeken en het opstellen van processen-verbaal;
- behandeling van dossiers van administratieve geldboetes;
- verschillende projecten, onder andere aanbevelingen en campagnes om de industrie te sensibiliseren voor de luchtvaartveiligheid en de controles.

De Luchtvaartinspectie voert ook inspecties uit met betrekking tot de passagiersrechten en personen met beperkte mobiliteit.

Operationele doelstellingen

- uitvoeren van inspecties met betrekking tot de veiligheid;
- implementatie van procedures en uitvoeren van alcoholcontroles;
- onderzoeken en behandeling van klachten, meldingen en vragen van politiediensten, van parketten, van overheidsdiensten, bedrijven en burgers;
- kwalificaties en mandaten van het personeel van de luchtvaartinspectie Veiligheid: Opvolging van kwalificaties, opvolging en indien nodig organisatie van opleidingen met het oog op het afleveren, het behouden en/of het hernieuwen van een mandaat en de kwalificaties;
- deelname aan vergaderingen in verband met de activiteiten van de dienst (interne vergaderingen en vergaderingen met externe partners onder andere met politiediensten, parket, luchthaveninspecties, luchthaven- en luchtvaartexploitanten, EASA);
- uitwerken van een risico gebaseerd inspectiebeleid.

DIENST LUCHTVAARTBEVEILIGING

Basisactiviteiten

De dienst Beveiliging is belast met het uitvoeren van beveiligingsaudits, inspecties, testen en onderzoeken op het vlak van de beveiliging van de luchtvaart met inbegrip van terrorisme- en criminaliteitsbestrijding. De

de contrôle comprennent des inspections, des procédures de test et des enquêtes.

Le Service Sûreté tend à adopter une position aussi indépendante que possible et à mettre en place un contrôle sans équivoque.

Le service Sûreté aéronautique se compose de deux cellules, à savoir la cellule Inspection sûreté aviation et la cellule Politique de la sûreté aérienne.

CELLULE INSPECTION SURETE AVIATION

Les domaines d'audit et de contrôle du Service Sûreté sont :

- les aéroports (Bruxelles-national, Anvers, Liège, Charleroi, Courtrai et Ostende) ;
- la sûreté des compagnies aériennes (avion, passagers, cabine, bagage/cargo et courrier) ;
- certification et formation du personnel de sûreté des aéroports ;
- les agents habilités (Regulated Agents) ;
- les expéditeurs connus ("known Consignors") (cargo) ;
- les fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord ;
- équipements de sûreté (screening).

On peut résumer les activités de base en :

- agréer les agents habilités, les expéditeurs connus, les fournisseurs habilités d'approvisionnements de bord en matière de sûreté ;
- contrôler la sûreté aérienne ;
- inspecter les entités, les opérateurs et les exploitants qui ont des obligations en matière de sûreté aérienne ;
- mandater le personnel de l'inspection aéroportuaire ;
- certifier les équipements de sûreté ;
- gérer les situations de crise à la suite d'incidents aéronautiques.

Objectifs opérationnels

- agrément et contrôle d'agents habilités d'expéditeurs connus, des fournisseurs agréés de fournitures de bord liées à la sécurité habilités d'approvisionnements de bord en matière de sûreté ;
- contrôle en matière de sûreté aérienne ;
- approbation/modification de plans de sûreté d'aéroports et de leurs dépendances ;
- contrôle des aéroports belges et du personnel de sûreté ;

controleactiviteiten omvatten inspecties, testprocedures en onderzoeken.

De dienst Beveiliging streeft ernaar een zo onafhankelijk mogelijke positie in te nemen en een eenduidig toezicht te houden

De dienst Luchtvaartbeveiliging bestaat uit twee cellen, namelijk de cel inspectie luchtvaartbeveiliging en de cel beleid luchtvaartbeveiliging.

CEL INSPECTIE LUCHTVAARTBEVEILIGING

De audit- en controledomeinen van de dienst Beveiliging zijn:

- luchthavens (Brussel-nationaal, Antwerpen, Luik, Charleroi, Kortrijk en Oostende);
- luchtvaartmaatschappijen (vliegtuig, passagiers, cabine, bagage/cargo en mail);
- certificering en opleiding van beveiligingspersoneel van luchthavens;
- erkende agenten (Regulated Agents);
- bekende afzenders ("known Consignors") (Cargo);
- erkende leveranciers van vluchtbenodigdheden ;
- beveiligingsapparatuur (screening).

Men kan de basisactiviteiten samenvatten in:

- erkennen van luchtvrachtagenten, bekende afzenders, erkende leveranciers van vluchtbenodigdheden in het domein van de beveiliging;
- toezicht houden op het vlak van de luchtvaartbeveiliging;
- inspecties uitvoeren op entiteiten, operators en uitbaters die verplichtingen hebben in het domein van luchtvaartbeveiliging;
- mandateren van het personeel van de luchthaveninspectie;
- certificatie van de beveiligingsuitrusting;
- beheren van crisissituaties naar aanleiding van luchtvaartincidenten.

Operationele doelstellingen

- erkennen en toezicht houden op luchtvrachtagenten, bekende afzenders en erkende leveranciers van vluchtbenodigdheden met betrekking tot beveiliging;
- toezicht houden op het vlak van luchtvaartbeveiliging;
- goedkeuren van/wijzigingen van beveiligingsplannen van luchthavens en hun aanhorigheden;
- toezicht houden op de Belgische luchthavens en beveiligingspersoneel;

- approbation/modification de plans de sûreté de compagnies aériennes belges ;
- contrôle des compagnies aériennes belges et internationales ;
- supervision de la sûreté des installations de contrôle aérien ;
- formation, le cas échéant certification, du personnel chargé des tâches de sûreté aérienne ;
- contrôle et/ou certification d'équipements de sûreté ;
- élaboration d'une politique sur le plan de la sûreté ;
- coordination des inspections aéroportuaires et des entités, des opérateurs et des exploitants qui ont des obligations en matière de sûreté aérienne.

CELLULE POLITIQUE DE SURETE AERIENNE

La cellule Politique de sûreté aérienne développe une vision politique dans les différents domaines de sûreté aérienne.

Cela se manifeste entre autres par le "Belgian National Aviation Security Program", le "Belgian National Civil Aviation Security Training Program", le "Belgian National Civil Aviation Security Quality Control Program".

La cellule politique de sûreté aérienne participe également à des réunions internationales (notamment avec la Commission européenne, la CEAC, OAC,...) relatives à la sûreté aérienne.

En outre, la cellule politique de sûreté aérienne est également le point de contact dans le domaine de la sûreté aérienne pour les différents services de sécurité nationale, la police fédérale et l'Autorité nationale de sécurité,...

CELLULE SYSTÈME DE GESTION

La cellule est responsable de la coordination du programme belge de sécurité aérienne qui décrit les différents règlements et activités visant à maintenir et à améliorer la sécurité aérienne en veillant à ce que la Belgique respecte les règlements UE et les exigences de gestion de la sécurité visées dans les Annexes de la Convention de Chicago.

La cellule est responsable de la coordination et de l'application partielle du règlement européen (UE) 376/2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile et surveille la mise en œuvre de ce règlement (système de gestion de risques externes).

L'analyse des incidents dans la base de données ECCAIRS conduit à la rédaction du plan de sécurité belge. Les actions dans le Plan de sécurité belge vise

- goedkeuren van/wijzigingen van beveiligingsplannen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen;
- toezicht houden op de Belgische en internationale luchtvaartmaatschappijen;
- toezicht houden op de beveiliging van de installaties van luchtverkeersleiding;
- opleiden, desgevallend certificeren van personeel belast met luchtvaartbeveiligingstaken;
- toezicht houden op en/of certificeren van beveiligingsuitrustingen;
- uitwerken van een beleid op het vlak van beveiliging;
- coördineren van de luchthaveninspecties en entiteiten, operators en uitbaters die verplichtingen hebben in het domein van luchtvaartbeveiliging.

CEL BELEID LUCHTVAARTBEVEILIGING

De cel beleid luchtvaartbeveiliging ontwikkelt een beleidsvisie in de verschillende luchtvaartbeveiligingsdomeinen.

Dit uit zich in onder andere het "Belgian National Aviation Security Programme", het "Belgian National Civil Aviation Security Training Program", het "Belgian National Aviation Security Quality Control Program".

Tevens neemt de cel beleid luchtvaartbeveiliging deel aan internationale vergaderingen (onder andere met de Europese Commissie, ECAC, ICAO,...) met betrekking tot luchtvaartbeveiliging.

Daarnaast is de cel beleid luchtvaartbeveiliging ook het contactpunt wat betreft luchtvaartbeveiliging voor de verschillende nationale veiligheidsdiensten, federale politie, de Nationale Veiligheidsoverheid,...

CEL BEHEERSYSTEEM

De cel is verantwoordelijk voor het coördineren van het Belgische veiligheidsprogramma. Het programma beschrijft de verschillende regelgevingen en activiteiten voor het behoud en ter verbetering van de luchtvaartveiligheid en zorgt ervoor dat België handelt conform de EU-verordeningen en de vereisten van het veiligheidsbeheer die zijn vastgelegd in de Bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

De cel verzorgt de coördinatie en gedeeltelijke toepassing van Verordening EU 376/2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en waakt over de uitvoering van deze verordening (systeem van extern risicobeheer).

De analyse van de voorvallen in de ECCAIRS-databank leidt tot de redactie van het Belgische veiligheidsplan. De acties in het Belgische

à remédier à des problèmes de sécurité potentiels, via la réalisation de régulation, de contrôle et des activités de renforcement de l'information.

Cette activité d'information consiste en l'organisation et en la participation à des symposiums sur la sécurité ainsi qu'en la publication de brochures de sécurité.

La cellule est responsable de la coordination et du suivi des audits internationaux comme la "Continuous Monitoring Approach" de l'OACI et des audits EASA.

La cellule effectue aussi des analyses de risques opérationnels en interne et des audits internes de conformité au sein des directions et/ou services de la DGTA afin d'améliorer le travail de la DGTA et de satisfaire aux obligations contenues dans les différentes normes européennes sur la gestion interne des changements et sur la gestion des risques. La cellule est également responsable de la gestion des projets au sein de la DGTA (fonction PMO)

Après chaque analyse de risques ou audit interne, un plan d'action est élaboré, avec tous les risques à gérer et les mesures choisies.

La cellule a la charge de la coordination et du suivi méthodologique des systèmes de gestion interne de l'organisation (tableaux de bord, descriptions de processus, gestion documentaire, Q-Pulse - logiciel central de gestion du suivi des audits internes et externes, du «Business Continuity Plan», du «General Data Protection Regulation»). La cellule est enfin responsable de la gestion du site WEB de la DGTA.

CELLULE STRATÉGIQUE

La Cellule Stratégique gère et coordonne les contacts avec les organisations européennes et internationales (UE, EASA, OACI, CEAC, ABIS, FABEC et GSA) et, suivant les matières, elle défend respectivement les intérêts belges ou européens au sein de ces organisations. La Cellule Stratégique représente la DGTA lors des réunions stratégiques de ces organisations internationales dans les différents domaines politiques. La Cellule Stratégique définit, sur la base d'une vision internationale, les grandes lignes en matière de politique et de stratégie aéronautiques et les traduit en points d'attention concrets pour les différentes directions de la DGTA.

- UE : La Cellule Stratégique assiste et fournit son expertise à la Représentation Permanente auprès de l'UE dans les réunions du Groupe de Travail du Conseil. La Cellule Stratégique assure le rôle de coordination entre la Représentation Permanente de la Belgique et la DGTA. La Cellule défend également les intérêts stratégiques de la Belgique

veiligheidsplan trachten mogelijke veiligheidsproblemen te verhelpen door de realisatie van regelgevende, toezichhoudende en informatieverstrekkende activiteiten.

Deze informatieverstrekkende activiteiten bestaan onder meer uit het organiseren van en deelnemen aan veiligheidssymposiums alsook het publiceren van veiligheidsbrochures.

De cel verzorgt de coördinatie en opvolging van internationale audits zoals de "Continuous Monitoring Approach" van ICAO en de audits van EASA.

De cel voert interne operationele risicoanalyses en interne conformiteitsaudits uit bij de directies en/of diensten van het DGLV om de werking van het DGLV te verbeteren en om te voldoen aan de verplichtingen opgenomen in diverse Europese normen inzake intern veranderings- en risicobeheer. De cel is eveneens verantwoordelijk voor het beheer van projecten binnen het DGLV (PMO-functie)

Na elke risicoanalyse of interne audit wordt een actieplan opgemaakt met alle te behandelen risico's en de gekozen maatregelen.

De cel staat in voor de coördinatie en methodologische bewaking van interne organisatiebeheersystemen (boordtabellen, procesbeschrijvingen, documentbeheer, Q-Pulse - centraal auditopvolgingssysteem voor interne en externe audits-, de "Business Continuity Plan", de "General Data Protection Regulation"). De cel is tenslotte verantwoordelijk voor het beheer van de website van het DGLV.

STRATEGISCHE CEL

De Strategische cel beheert en coördineert de contacten met de Europese en internationale organisaties (EU, EASA, ICAO, CEAC, ABIS, FABEC en GSA) en verdedigt naargelang van de materies, de Belgische of de Europese belangen binnen deze organisaties. De Strategische cel vertegenwoordigt het DGLV op de strategische vergaderingen van deze internationale organisaties in de verschillende beleidsdomeinen. De Strategische cel legt op basis van een internationale visie de grote richtsnoeren inzake luchtvaartbeleid en -strategie vast en zet ze om in concrete aandachtspunten voor de verschillende directies van het DGLV.

- EU: De Strategische cel verleent haar ondersteuning en haar expertise aan de Permanente Vertegenwoordiging bij de EU in de vergaderingen van de werkgroep van de Raad. De Strategische cel zorgt voor de coördinatie tussen de Permanente Vertegenwoordiging van België en het DGLV. De cel verdedigt ook de strategische

lors des discussions et votes sur les règlements aviation au Comité EASA de la Commission européenne (comitologie).

- OACI – State Letters : La Cellule Stratégique gère la correspondance de l'Etat avec l'OACI. La Cellule Stratégique soutient la Direction Générale lors de la réunion d'Assemblée et lors des réunions de haut niveau de l'OACI et y participe. La cellule stratégique participe également comme expert dans le Panel de la sûreté et la facilitation de l'aviation. Enfin, elle participe aux préparations et négociations dans le cadre d'un accord global au niveau OACI/ATRP.
- CEAC : La Cellule Stratégique apporte son support à la Direction Générale lors des réunions des Directeurs Généraux de la CEAC forum pan-européen et y participe. Elle participe également aux groupes de travail dans le cadre de la sûreté aérien, de la facilitation et du développement économique du secteur aérien et de la coordination des différents réseaux au sein de la CEAC.
- ABIS : Le groupe ABIS représente les intérêts de 8 pays européens (Autriche, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Irlande, Suisse, Portugal et Croatie) au sein du Conseil de l'OACI. La Cellule Stratégique participe aux réunions du groupe ABIS.
- EASA : La Cellule Stratégique participe aux travaux de l'EASA Management Board et de l'EASA MAB (Member States Advisory Body).
- GSA (Global Navigation Satellite Systems Agency) : La Cellule Stratégique assiste et fournit son support à "Administrative Board" de la GSA dans son rôle de pilote des programmes de navigation satellitaire européens (Galileo et EGNOS).

La Cellule Stratégique a comme objectif de veiller à ce que les droits dont bénéficient les passagers conformément au Règlement (CE) 261/2004, notamment en cas de retard important ou d'annulation du vol, soient garantis et à ce que les compagnies aériennes reconnaissent et respectent ces droits.

Elle soutient le Directeur général dans ses négociations en matière d'accords bilatéraux pour l'exploitation des liaisons aériennes régulières par les compagnies aériennes belges.

La Cellule Stratégique concrétise la politique en matière de transport aérien régulier et non régulier. La accorde des droits de trafic pour les vols non réguliers

belangen van België bij de discussies en stemmingen over luchtvaartverordeningen van het EASA Comité van de Europese Commissie (comitologie).

- ICAO – State Letters: De Strategische cel zorgt voor het beheer van de staatsbriefwisseling met de ICAO. De Strategische cel ondersteunt het Directoraat-generaal tijdens en neemt deel aan de Algemene Vergadering, en High Level vergaderingen van ICAO. De Strategische Cel zetelt ook als expert in het aviation security panel en facilitation panel. Tot slot neemt de Strategische cel ook deel aan de voorbereidingen en onderhandelingen in het raam van een overkoepelend akkoord op het niveau van de ICAO/ het ATRP.
- ECAC: De Strategische cel ondersteunt het Directoraat-generaal en neemt deel aan de vergaderingen van de directeurs-generaal van het pan-Europese forum ECAC. Ze neemt ook deel aan de werkgroepen in het raam van Facilitation aviation security en de economische ontwikkeling van de luchtvaartsector en van de coördinatie van de verschillende netwerken hieromtrent binnen ECAC.
- ABIS: De ABIS-groep vertegenwoordigt de belangen van 8 Europese landen (Oostenrijk, België, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland, Portugal en Kroatië) binnen de Raad van de ICAO. De Strategische cel neemt deel aan de ABIS-groep vergaderingen.
- EASA: De Strategische cel neemt deel aan de EASA Management Board en van de l'EASA MAB (Member States Advisory Body).
- GSA (Global Navigation Satellite Systems Agency): De cel Strategie verleent steun aan de "Administrative Board" van de GSA als piloot van Europese satellietnavigatieprogramma's (Galileo en EGNOS).

De Strategische cel zorgt ervoor dat de rechten van passagiers bij annulering of langdurige vertraging van vluchten conform de Verordening (EC) 261/2004 worden gewaarborgd en dat de luchtvaartmaatschappijen deze rechten erkennen en eerbiedigen.

Ze steunt bovendien de Directeur-generaal bij de onderhandelingen over de bilaterale akkoorden voor de exploitatie van geregelde luchtdiensten door de Belgische luchtvaartmaatschappijen.

De Strategische cel concretiseert het beleid inzake het geregeld en niet-geregeld luchtvervoer. De cel kent verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten toe en

et examine les programmes et accorde des droits de trafic pour les vols réguliers.

CELLULE AFFAIRES JURIDIQUES

Cette Cellule élabore et assure le suivi de la réglementation aéronautique belge conformément aux standards, normes et aux recommandations internationales et européennes et conformément aux priorités fixées par le Ministre de tutelle et par le Directeur Général de la DGTA. Elle soutient le processus normatif afin d'assurer la cohérence et la conformité des décisions stratégiques avec le droit national, européen et international en vigueur.

Elle assure la coordination de cette réglementation à travers la publication du Code de l'air.

L'une de ses missions principales est la rédaction des textes à portée normative. (Voir art. 5 Contrat d'administration).

La Cellule Affaires Juridiques assure le support juridique (avis juridiques, recherches, rédaction de notes, participations à des réunions nationales et internationales, participation à des concertations nationales ou internationales en matière de transport aérien, etc.) à tous les Services et Directions de la DG Transport aérien, ainsi qu'au Directeur général.

Elle assure la cohérence et la conformité des décisions stratégiques avec le droit national, européen et international en vigueur. Elle informe les responsables de la politique aéronautique et les services opérationnels des aspects juridiques de leurs travaux afin de leur permettre de faire des choix et de prendre les décisions dans le respect des lois et règlements en vigueur. (cf. art. 21 Contrat d'administration - Processus clés).

Elle est également responsable de l'exécution en droit belge des règlements européens et le cas échéant de la transposition juridique de directives européennes dans le Droit belge. Elle assure la coordination de cette réglementation et sa conformité au droit national.

Lors des recours juridiques devant les tribunaux et lors des procédures administratives devant le Conseil d'État, cette cellule est appelée à étudier et à préparer le dossier technico-juridique et à en assurer le suivi tout au long de la procédure en collaboration et en soutien au Service Juridique Central du SPF qui est responsable de la gestion de tous les contentieux du SPF.

onderzoekt de programma's en kent de verkeersrechten voor geregelde vluchten toe.

CEL JURIDISCHE ZAKEN

Deze cel staat in voor de uitwerking en het toezicht op de Belgische luchtvaartregelgeving conform de standaarden, normen en internationale en Europese aanbevelingen en in overeenstemming met de prioriteiten die zijn vastgelegd door de Voogdijminister en door de Directeur-generaal van het DGLV. Ze ondersteunt het normgevende proces teneinde de samenhang en de overeenstemming van de beleidsbeslissingen met het nationaal, Europees en internationaal geldende recht te garanderen.

Ze staat in voor de coördinatie van deze regelgeving via de publicatie van het Luchtwetboek.

Een van zijn belangrijkste missies is de redactie van normgevende teksten. (Zie art. 5 Bestuursovereenkomst).

De cel Juridische Aangelegenheden staat in voor de juridische ondersteuning (juridische adviezen, opzoekwerk, opmaak van nota's, deelname aan nationale en internationale vergaderingen, deelname aan nationaal of internationaal overleg inzake luchtvervoer, enz.) aan alle directies van het DG Luchtvaart evenals aan de Directeur-generaal.

Ze garandeert de samenhang en de overeenstemming van de beleidsbeslissingen met het nationaal, Europees en internationaal geldende recht. Ze informeert de verantwoordelijken voor het luchtvaartbeleid en de operationele diensten over de juridische aspecten van hun werkzaamheden teneinde hen in staat te stellen keuzes te maken en beslissingen te nemen met inachtneming van de geldende wetten en verordeningen. (Zie art. 21 Bestuursovereenkomst - Kernprocessen).

Ze is ook verantwoordelijk voor de uitvoering in Belgisch recht van de Europese verordeningen en in voorkomend geval voor de omzetting van de Europese richtlijnen in Belgisch recht. Ze zorgt voor de coördinatie van deze regelgeving en de overeenstemming ervan met het nationaal recht.

Tijdens gerechtelijke procedures voor rechtbanken en tijdens administratieve procedures voor de Raad van State staat deze cel in voor het bestuderen en voorbereiden van het technisch-juridisch dossier, en voor het toezicht erop doorheen de procedure. Ze doet dit ondersteund door, en in samenwerking met de Centrale Juridische Dienst van de FOD die verantwoordelijk is voor het beheer van alle geschillen van de FOD.

La Cellule Affaires Juridiques traite les mises en demeure et procédures initiées par la Commission européenne, notamment pour non-respect du droit communautaire par la Belgique.

En concertation avec les Services et les Directions concernées, la Cellule juridique donne un avis juridique aux services de la DGTA et au Directeur général sur les sanctions administratives et les amendes administratives envisagées à être appliquées aux infractions à la réglementation aéronautique.

Au niveau international, le service prépare (et/ou collabore) à la rédaction des projets de loi en vue de l'approbation et la ratification de traités internationaux ou de modifications de traités.

La Cellule représente la Belgique et la DGTA dans des réunions internationales et nationales.

CELLULE DRONES

La Cellule Drones a pour mission de traiter tous les aspects relatifs à l'exploitation des drones civils (UAS) en Belgique en application de la réglementation européenne 2019/947.

Elle a notamment la charge de :

- la mise en place et de la tenue de systèmes d'enregistrement et d'immatriculation pour les UAS dont la conception est soumise à certification et pour les exploitants d'UAS dont l'exploitation peut présenter un risque pour la sécurité, la sûreté, la protection de la vie privée et des données à caractère personnel ou l'environnement. De la tenue des documents, des registres et des rapports concernant les autorisations d'exploitation d'UAS, les déclarations, les brevets d'aptitude des pilotes à distance et les certificats allégés d'exploitant d'UAS ;
- l'analyse des manuels opérationnels ;
- la réalisation d'inspections auprès des exploitants d'UAS ayant soumis une déclaration ou titulaires d'un certificat délivré par l'autorité compétente, afin de contrôler les UAS et de vérifier le respect du présent règlement par les exploitants d'UAS et les pilotes à distance ;
- l'organisation de certains examens et formations théoriques ;
- la mise au point d'un système de surveillance fondé sur les risques.

La Cellule drones a la charge de l'amélioration des processus liés à l'exploitation des drones afin de rendre ses services plus accessibles au public.

De cel Juridische Aangelegenheden behandelt de ingebrekestellingen en procedures die door de Europese Commissie worden ingeleid, meer bepaald omwille van de niet-naleving van het communautaire recht door België.

In overleg met de betrokken directies geeft deze cel juridisch advies aan de diensten van het DGLV en aan de directeur-generaal over de bestuurlijke sancties en boetes die men overweegt toe te passen voor de overtredingen op de luchtvaartregelgeving.

Op internationaal gebied bereidt deze dienst de wetsontwerpen voor (en/of werkt samen) met het oog op de goedkeuring en bekrachtiging van internationale verdragen of verdragswijzigingen.

De cel vertegenwoordigt België en het DGLV op nationale en internationale vergaderingen.

CEL DRONES

De cel Drones is belast met de behandeling van alle aspecten betreffende de exploitatie van civiele drones (RPAS) in België in toepassing van de Europese verordening 2019/947.

Zij is met name belast met de:

- het opzetten en onderhouden van inschrijvings- en registratiesystemen voor RPAS waarvan het ontwerp is onderworpen aan certificering en voor RPAS-exploitanten wier exploitatie een risico voor de veiligheid en beveiliging kan opleveren, de bescherming van de privacy en persoonsgegevens of het milieu. Het bijhouden van documenten, dossiers en rapporten met betrekking tot RPAS-exploatievergunningen, verklaringen, bekwaamheidscertificaten voor piloten op afstand en lichtgewicht RPAS-operatorcertificaten;
- analyse van operationele handleidingen;
- het uitvoeren van inspecties van RPAS-exploitanten die een verklaring hebben ingediend of die houder zijn van een certificaat afgegeven door de bevoegde autoriteit, om RPAS te controleren en de naleving van deze verordening door RPAS-exploitanten en piloten op afstand te verifiëren;
- de organisatie van bepaalde examens en theoretische vorming;
- de ontwikkeling van een risico gebaseerd toezichtstelsel.

De cel Drones is belast met de verbetering van de processen met betrekking tot de exploitatie van drones om haar diensten toegankelijker te maken voor het publiek.

Elle est également responsable de l'exécution en droit belge des règlements européens et le cas échéant de la transposition juridique de directives européennes. Elle assure la coordination de cette réglementation et sa conformité au droit national.

Moyens mis en œuvre

01. Personnel

A.B. 33 52 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

Ze is ook verantwoordelijk voor de uitvoering in Belgisch recht van de Europese verordeningen en in voorkomend geval voor de omzetting van de Europese verordeningen in Belgisch recht. Ze zorgt voor de coördinatie van deze regelgeving en de overeenstemming ervan met het nationaal recht.

Aangewende middelen

01. Personeel

B.A. 33 52 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	9 450	9 732	11 263	11 509	11 400	11 400	11 400	Vastleggingen
Liquidations	9 450	9 732	11 263	11 509	11 400	11 400	11 400	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

- Montant adapté aux besoins réels.
- CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : Suite aux manquements et non-conformités pointés par différents audits menés par l'EASA auprès de la DGTA, les actions et initiatives suivantes seront mises en œuvre :
Recrutement de 29 ETP supplémentaires. (Personnel statutaire + personnel autre que statutaire) :
2022 : 1 064 000 euros
2023 : 1 418 000 euros
2024 : 1 418 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : + 1 064 000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

- Bedrag wordt aangepast aan de reële noden.
- CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 : Naar aanleiding van de tekortkomingen en niet-conformiteiten die bij diverse audits van het EASA met het DGLV aan het licht zijn gekomen, zullen de volgende acties en initiatieven worden uitgevoerd:
Aanwerving van 29 extra. VTE's. (Statutair personeel + ander dan statutair personeel) :
2022: 1 064 000 euro
2023: 1 418 000 euro
2024: 1 418 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: + 1 064 000 euro

Corrections techniques :

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 139 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -139 000 euros

- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -196 000 euros.
Correction technique 2022 : +196 000 euros

Total corrections techniques 2022 = +57 000 euros

Index (1,83 %) : 179 000 euros

Compensation : +536 000 euros

Economies linéaires : -305 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel autre que statutaire.

Technische correcties:

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 139 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -139 000 euro

- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -196 000 euro.
Technische correctie 2022: +196 000 euro

Totaal technische correcties 2022 = +57 000 euro

Index (1,83 %) : 179 000 euro

Compensatie : +536 000 euro

Lineaire besparingen : -305 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	679	778	909	928	919	919	919	Vastleggingen
Liquidations	679	778	909	928	919	919	919	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

- Montant adapté aux besoins réels.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

- Bedrag wordt aangepast aan de reële noden.

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

Recrutement de 29 ETP supplémentaires. (Personnel statutaire + personnel autre que statutaire) :

2022 : 85 000 euros

2023 : 113 000 euros

2024 : 113 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques :

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 8 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.

Correction technique 2022 : -8 000 euros

- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -16 000 euros

Correction technique 2022 : + 16 000 euros

Total corrections techniques 2022 = +8 000 euros

Index (1,83 %) : 14 000 euros

Compensation : +49 000 euros

Economies linéaires : -25 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : + 85 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 01 122148 : Paiements pour personnel détaché.

- CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Naar aanleiding van de tekortkomingen en niet-conformiteiten die bij diverse audits van het EASA met het DGLV aan het licht zijn gekomen, zullen de volgende acties en initiatieven worden uitgevoerd:

Aanwerving van 29 extra. VTE's. (Statutair personeel + ander dan statutair personeel):

2022: 85 000 euro

2023: 113 000 euro

2024: 113 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties:

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 8 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.

Technische correctie 2022: -8 000 euro

- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -16 000 euro

Technische correctie 2022: +16 000 euro

Total technische correcties 2022 = +8 000 euro

Index (1,83 %): 14 000 euro

Compensatie: +49 000 euro

Lineaire besparingen: -25 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 : + 85 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 01 122148: Betalingen voor gedetacheerd personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	143	890	897	887	877	877	877	Vastleggingen
Liquidations	143	891	898	888	878	878	878	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Rémunérations et allocations du personnel du BSA-ANS.
Personnel détaché provenant d'une autre entité.

Méthode de calcul de la dépense

Montant adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021**Correction technique :**

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -18 000 euros

Corrections techniques 2022 = +18 000 euros

Index (1,83 %) : 17 000 euros

Economies linéaires : -28 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exception des dépenses informatiques).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de BSA-ANS.
Personeel gedetacheerd uit een andere overheidseenheid.

Berekeningsmethode van de uitgave

Bedrag wordt aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021**Technische correctie:**

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -18 000 euro

Technische correcties 2022 = +18 000 euro

Index (1,83 %) : 17 000 euro

Lineaire besparingen: -28 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 02 121101: Bestendige uitgave voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	839	1 441	1 793	1 405	1 389	1 389	1 389	Vastleggingen
Liquidations	533	1 441	1 733	1 467	1 389	1 389	1 389	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire*Base légale / réglementaire :**Honoraires Médecins :*

AR du 12 juillet 2013 organisant la vérification des conditions d'aptitude physique et mentale des membres d'équipage de conduite et de cabine des aéronefs civils, ainsi que des contrôleurs de la circulation aérienne.

Les évaluateurs médicaux, le comité d'examen médical et la commission de recours sont chargés du contrôle sur les exigences médicales auxquelles l'équipage des aéronefs civils et les contrôleurs de la circulation aérienne doivent satisfaire.

Missions à l'étranger :

AR du 3 mai 1991 pour l'organisation de la sûreté de l'aviation civile, art 48 et 49.

Règlement (EC) n°2320/2002 au sujet de la sûreté de l'aviation civile.

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

Mise à jour des cartes de servitudes aériennes :

Règlement (CE) n° 1108/2009 du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne :

L'article 8bis, §5 de ce règlement prévoit : « Les États membres s'assurent que des dispositions sont en vigueur pour protéger les aéroports contre les activités et les modifications de leur environnement qui peuvent entraîner des risques inacceptables pour les aéronefs utilisant l'aéroport. »

Mise à jour Low air Database et Projet ETOD :

Au niveau mondial : convention de Chicago (amendement 36, annexe 15).

Au niveau européen : Règlement (UE) n°73/2010 de la Commission du 26 janvier 2010 définissant les exigences relatives à la qualité des données et des informations aéronautiques pour le ciel unique européen, tel que modifié par le règlement d'exécution (UE) n°1029/2014 du 26 septembre 2014.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis*Wettelijke / reglementaire basis:**Erelonen geneesheren:*

KB van 12 juli 2013 tot regeling van de organisatie van de controle van de voorwaarden inzake lichamelijke en geestelijke geschiktheid van de leden van het stuurpersoneel van burgerlijke luchtvaartuigen, van cabinebemanning en van luchtverkeersleiders.

De medische beoordelaars, de medische toetsingscommissie en de beroepscommissie zijn belast met het toezicht op de medische eisen waaraan de bemanning van burgerlijke luchtvaartuigen en de luchtverkeersleiders moeten voldoen.

Buitenlandse zendingen:

KB van 3 mei 1991 houdende regeling van de beveiliging van de burgerluchtvaart, art. 48 en 49.

Verordening (EG) nr. 2320/2002 betreffende de beveiliging van de burgerluchtvaart.

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

Actualisering van de luchterfdienstbaarheden:

Verordening (EG) nr. 1108/2009 van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Verordening (EG) nr. 216/2008 op het gebied van luchtvaartterreinen, luchtverkeersbeheer en luchtvaarnavigatiediensten:

Artikel 8bis, §5 van deze verordening bepaalt: "De lidstaten zorgen ervoor dat er voorzieningen zijn ter bescherming van luchtvaartterreinen tegen activiteiten en ontwikkelingen in hun omgeving die onaanvaardbare risico's kunnen opleveren voor luchtvaartuigen die gebruikmaken van het luchtvaartterrein."

Actualisering van Low air Database en Project ETOD:

Op wereldvlak: verdrag van Chicago (amendement 36, bijlage 15).

Op Europees niveau: Verordening (EU) nr. 73/2010 van de Commissie van 26 januari 2010 tot vaststelling van de kwaliteitseisen voor luchtvaartgegevens en - informatie voor het gemeenschappelijke Europese luchtruim, zoals gewijzigd door Uitvoeringsverordening (EU) nr. 1029/2014 van 26 september 2014.

Experts externes :

La DGTA est soumise et auditée selon les normes et règles imposées par l'EASA. L'expertise est déployée dans des domaines et sur des tâches pour lesquels la DGTA elle-même n'emploie pas les profils appropriés pour effectuer les tâches. En fonction des possibilités de recrutement annuelles, le besoin d'expertise diminuera, voire augmentera. Il est donc impératif de prévoir un budget suffisant pour répondre aux exigences de l'EASA et pour garantir les activités de base de la DGTA.

On fait appel aux experts externes pour des examens en vol, approbation et contrôles des exploitants aériens, contrôles périodiques sur les aéroports privés, inspections des programmes de formation des exploitants aériens, procédures de qualification concernant la certification de construction des produits aéronautiques, contrôles des mécaniciens de bord, surveillance sur la formation des pilotes de ligne, inspections des exploitants du transport commercial aéronautique, contrôles médicaux.

Assistance technique :

Etudes à réaliser sur certains points à améliorer à Brussels-Airport dans le cadre des nuisances sonores.

Frais divers de fonctionnement :

- Missions à l'étranger ;
- Conseils juridiques ;
- Equipement de travail ;
- Formations professionnelles ;
- Team building ;
- Catering ;
- Impression formulaires ;
- Frais télécom ;
- Impression de documents officiels ;
- Ouvrages, publications,... ;
- ...

Méthode de calcul de la dépense

Les crédits sont adaptés aux exigences réelles et basées sur les années précédentes :

Honoraires Médecins : 16 000 euros

Missions à l'étranger : 330 000 euros

Mise à jour des cartes de servitudes aériennes (AOEM) : 15 000 euros

Externe deskundigen:

Het DGLV is onderworpen aan normen en regels opgelegd door EASA en wordt hierop ook geauditeerd. Expertise wordt ingezet in domeinen en op taken waarvoor het DGLV zelf niet de geschikte profielen in dienst heeft om de taken uit te voeren. Afhankelijk van de jaarlijkse aanwervingsmogelijkheden zal de nood aan expertise afnemen of zelfs nog toenemen. Het is dan ook een absolute noodzaak om voldoende budget te voorzien om te kunnen voldoen aan de EASA-vereisten en om de kernactiviteiten van het DGLV te kunnen garanderen.

Er wordt een beroep gedaan op externe deskundigen voor examens in vlucht, erkenning en controle van luchtvaartexploitanten, periodieke controles op private vliegvelden, inspecties vormingsprogramma's van de luchtvaartexploitanten, kwaliteitsprocedures met betrekking tot de certificatie van de bouw van luchtvaartproducten, controle van boordmechanici, toezicht op de opleiding van lijnpiloten, inspecties van exploitanten van handelsluchtvervoer, medische controles.

Technische bijstand:

Uit te voeren studies rond bepaalde punten die op Brussels-Airport qua geluidshinder kunnen worden verbeterd.

Diverse werkingskosten:

- Buitenlandse zendingen;
- Juridische adviezen;
- Werkuitrusting;
- Professionele opleidingen;
- Teambuilding;
- Catering;
- Afdrukken van formulieren;
- Telecomkosten;
- Afdrukken van officiële documenten;
- Werken, publicaties,...;
- ...

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd, gebaseerd op de voorafgaande jaren, aan de werkelijke vereisten aangepast:

Artsenhonoraria: 16 000 euro

Buitenlandse zendingen: 330 000 euro

Actualisering van de lichterf dienstbaarheden (AOEM): 15 000 euro

En accord avec la Défense Nationale, ce projet a été confié à l'Institut National Géographique.

Pour 2022 et années suivantes, on paiera l'entretien +/- 15 000 euros.

Mise à jour ETOD : 25 000 euros

En accord avec la Défense Nationale, ce projet a été confié à l'Institut National Géographique dans le cadre de la réglementation ETOD. Le projet est financé par la défense et la DGTA. La part de la DGTA s'élève à 250 000 euros en 2021 (projet opérationnel). A partir de 2022 et pour 10 ans, le montant sera de 25 000 euros par an pour les mises à jour.

Entretien LOW AIR DATABASE : 35 000 euros

Coût annuel de l'entretien de la carte et de la base de données LOW AIR (+/- 35 000 euros).

Conseils juridiques : 30 000 euros

L'estimation de 30 000 euros est basée sur un coût horaire de 200 euros et sur un besoin de 150 heures.

Experts : 670 000 euros

Assistance technique : 35 000 euros

Etudes techniques relatives aux paramètres de Bruxelles national tels que :

1. le système préférentiel de pistes
2. les quotas de bruit
3. les procédures de vol
4. les créneaux horaires aéroportuaires
5. les périodes sans décollage
6. le respect des AIP

Une seule étude est à prévoir pour 2022.

Délégations nationales et internationales : 6 000 euros

Equipement de travail : 20 000 euros

Formations pilotes : 100 000 euros

Formations Safety et Security : 25 000 euros

Frais de voyages divers : 500 euros

Team building : 12 000 euros

Catering, réunions internes : 2 000 euros

Impression formulaires : 6 000 euros

GSM, téléphone, internet : 21 000 euros

In overleg met Defensie werd dit project toevertrouwd aan het Nationaal Geografisch Instituut.

Voor 2022 en de daaropvolgende jaren zal men het onderhoud betalen +/- 15 000 euro.

Actualisering ETOD: 25 000 euro

In overleg met Landsverdediging werd dit project in het raam van de ETOD-regelgeving toevertrouwd aan het Nationaal Geografisch Instituut. Het project wordt door Defensie en het DGLV gefinancierd. Het aandeel van het DGLV bedraagt 250 000 euro in 2021 (operationele project). Vanaf 2022 en voor 10 jaren, dient 25 000 euro per jaar betaald te worden voor de updates.

Onderhoud LOW AIR DATABASE: 35 000 euro

Jaarlijkse kostprijs voor het onderhoud van de kaart en de gegevensbank LOW AIR (+/- 35 000 euro).

Juridische adviezen: 30 000 euro

De raming van 30 000 euro is gebaseerd op een uurtarief van 200 euro en een behoefte aan 150 uren.

Deskundigen: 670 000 euro

Technische bijstand: 35 000 euro

Technische studies met betrekking tot de parameters van Brussel-Nationaal zoals:

1. het preferentieel baangebruik
2. de lawaaiquota's
3. de vluchtprocedures
4. de luchthavenslots
5. de periodes zonder opstijgingen
6. de naleving van de AIP's

Een studie is gepland voor 2022.

Nationale en internationale delegaties: 6 000 euro

Werkuitrusting: 20 000 euro

Pilootopleidingen: 100 000 euro

Opleidingen Safety en Security: 25 000 euro

Diverse reiskosten: 500 euro

Teambuilding: 12 000 euro

Catering, interne vergaderingen: 2 000 euro

Printen van formulieren: 6 000 euro

GSM, telefoon, internet: 21 000 euro

Ouvrages, publications,... : 25 000 euros

Communication interne et externe : 4 500 euros

Petits frais de personnel : 1 000 euros

Consultation médicale par Medex des collaborateurs qui suivent une formation pilote : 2 500 euros

Ouvrages, livres : 2 500 euros

Drones : 20 000 euros

Matériel, promotion, publicités, relations publiques, fonctionnement Belgian Civil Drones Council.

Canacse Berg : 30 000 euros

Elagage et entretien annuels d'un terrain propriété de l'Etat voisin de Brussels Airport, nécessaire pour la vue et l'horizon.

Conférences TEC : 3 000 euros

Séminaires LIC : 3 000 euros

Entretien Alcotest : 1 000 euros

Frais de transport formateurs : 15 000 euros

Frais divers de fonctionnement : 10 000 euros

La contribution FABEC est déplacée dans l'A.B. 33 52 14 354003.

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

- Restructuration de la DGTA :
 - Adaptation de la structure organisationnelle (Marché public de consultance pour implémenter les recommandations d'un audit de KPMG en 2016)
 - Elaboration d'une vision stratégique à moyen et long terme (marché public de consultance)
- Adaptation des redevances perçues par la DGTA

2022 :

Engagement : 372 000 euros

Liquidation : 312 000 euros

2023 :

Liquidation : 62 000 euros

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

Werken, publicaties,...: 25 000 euro

Interne en externe communicatie: 4 500 euro

Kleine personeelskosten: 1 000 euro

Medische consultatie van medewerkers die een pilootopleiding volgen bij Medex: 2 500 euro

Werken, boeken: 2 500 euro

Drones: 20 000 euro

Materiaal, promotie, publiciteit, public relations, werking van de Belgian Civil Drones Council.

Canacse Berg: 30 000 euro

Jaarlijks snoeiing en onderhoud van een terrein van de Staat naast Brussels Airport, nodig voor het zicht en de horizon.

TEC-conferenties: 3 000 euro

LIC-seminaries: 3 000 euro

Onderhoud Alcotest: 1 000 euro

Verplaatsingskosten opleiders: 15 000 euro

Diverse werkingskosten: 10 000 euro

De FABEC bijdrage wordt naar de B.A. 33 52 14 354003 verplaatst.

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: Naar aanleiding van de tekortkomingen en niet-conformiteiten die bij diverse audits van het EASA met het DGLV aan het licht zijn gekomen, zullen de volgende acties en initiatieven worden uitgevoerd:

- Herstructurering van het DGLV:
 - Aanpassing van de organisatiestructuur (consultancy-overheidsopdracht voor de tenuitvoerlegging van de aanbevelingen van een KPMG-audit in 2016)
 - Uitwerking van een strategische visie op middellange en lange termijn (consultancy-overheidsopdracht)
- Aanpassing van de door het DGLV geïnde vergoedingen

2022:

Vastlegging: 372 000 euro

Vereffening: 312 000 euro

2023:

Vereffening: 62 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

2021**Correction technique :**

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% à été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -29 000 euros

Corrections techniques 2022 : +29 000 euros

Index (1,8 %) : 26 000 euros

Compensation : -30 000 euros

Inclus un transfert de 4 000 euros pour FABEC vers l'A.B. 33 52 14 354003.

Economies linéaires : -45 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 : + 372 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 02 121122 : Frais de fonctionnement pour la représentation des Etats ABIS au Conseil de l'Organisation de l'aviation Civile Internationale (OACI) (Montréal).

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -29000 euro

Technische correcties 2022: +29 000 euro

Index (1,8 %) : 26 000 euro

Compensatie : -30 000 euro

Inbegrepen een transfer van 4 000 euro voor FABEC naar B.A. 33 52 14 354003.

Lineaire besparingen : -45 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024: + 372 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 02 121122: Werkingskosten voor de vertegenwoordiging van de ABIS-staten in de Raad van de International Civil Aviation Organisation (ICAO) (Montréal).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	30	46	46	54	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	30	46	46	54	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Afin d'augmenter leurs chances d'avoir une représentation permanente dans les organes permanents de l'OACI – Organisation de l'aviation civile internationale (par exemple : Conseil, Comité des transports aériens, Commission de la navigation aérienne,...) et d'avoir un poids décisionnel, les autorités aéronautiques des 8 États ABIS ont décidé de collaborer étroitement.

Ces États-Membres sont l'Autriche, le Benelux (Belgique, Pays-Bas et Luxembourg), l'Irlande, la Suisse, le Portugal et la Croatie. Cette collaboration

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Om hun kansen op een blijvende vertegenwoordiging in de permanente lichamen van ICAO – International Civil Aviation Organisation (onder andere: Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,...) te verhogen en te kunnen wegen op de besluitvorming, hebben de luchtvaartautoriteiten van de 8 ABIS-staten tot nauwe samenwerking besloten.

Deze lidstaten zijn Oostenrijk, Benelux (België, Nederland en Luxemburg), Ireland, Zwitserland, Portugal en Kroatië. De samenwerking is vastgelegd

est définie dans un protocole d'accord.

Le protocole d'accord est surtout axé sur un échange d'informations, des concertations régulières ainsi qu'une coordination et harmonisation des points de vue. À cette fin, des réunions ont lieu trois fois par an après la clôture de la session du Conseil à Montréal. Chaque État membre est à son tour responsable de l'organisation. Celle-ci est présidée par l'État membre qui a son siège au Conseil. Dans un système de rotation, chaque État membre a la possibilité d'exercer pendant 3 ans son mandat au sein du Conseil.

En outre, le groupe ABIS dispose d'un expert en aviation qui siège au sein de la Commission de navigation aérienne (CNA). La CNA soumet au Conseil des propositions visant à modifier les annexes de la Convention de Chicago. À cette fin, les États membres d'ABIS délèguent un expert technique aéronautique, également selon un système de rotation.

ABIS est un instrument efficace permettant à un groupe de petits pays de suivre de près et d'intervenir efficacement dans la politique de l'aviation au sein de l'OACI.

A partir de janvier 2022, la Belgique détachera un représentant à la ANC de l'OACI, à Montréal, et cela pour une période de 3 ans (2022-2024). Le représentant devra être disponible à partir de mi-2021 afin d'assurer le 'hand-over'.

Un arrêté doit être rédigé comme pour la représentation précédente (2010-2013). La rédaction est en cours actuellement.

Méthode de calcul de la dépense

La représentation est prévue pour 3 ans de 2022 à 2024, avec une « période de stage » d'environ 6 mois précédant cette période. L'agent sera donc disponible à partir de mi 2021 et la durée totale de la mission sera de 3,5 ans.

Estimation pour la période de 2022 à 2024 :

- Indemnité mensuelle de représentation : 0 euro (à payer sur l'A.B. 52 01 110003 de la DGTA)
- Frais de logement : 30 000 euros
- Frais scolaires : 0 euros
- Intervention en assurance maladie : 1 500 euros (estimation basée sur la facturation du précédent commissaire ANC)
- Frais de parcours : 4 700 euros
Les frais de parcours sont les frais de déplacements professionnels

in een Memorandum of Understanding.

De samenwerking betreft vooral informatie-uitwisseling, regelmatig overleg, coördinatie en harmonisatie van standpunten. Hiertoe worden driemaal per jaar, na het beëindigen van de Raadzitting in Montreal, vergaderingen belegd. Om beurt neemt ieder Lidstaat de organisatie op zich. Het voorzitterschap wordt waargenomen door de Lidstaat, die zetelt in de Raad. Iedere lidstaat krijgt in een beurtrol systeem de kans om voor 3 jaar het mandaat bij de Raad uit te oefenen.

Daarnaast zetelt er voor de ABIS-groep een luchtvaartdeskundige in de Commissie inzake Luchtverkeer (ANC). De ANC dient bij de Raad voorstellen in ter wijziging van de bijlagen van het Verdrag van Chicago. Hiervoor vaardigen de ABIS Lidstaten eveneens in een beurtrolsysteem een technisch luchtvaartdeskundige af.

ABIS is een efficiënt instrument voor een groep kleine landen om binnen de ICAO het luchtvaartbeleid van nabij te volgen en er daadwerkelijk op in te grijpen.

Vanaf januari 2022 zal België een vertegenwoordiger naar de ANC van het ICAO in Montreal delegeren en dit voor een periode van 3 jaar (2022-2024). De vertegenwoordiger zal voor de 'hand-over' vanaf midden 2021 beschikbaar moeten zijn.

Er moet een besluit worden opgesteld zoals voor de vorige vertegenwoordiging (2010-2013). Het opstellen is aan de gang.

Berekeningsmethode van de uitgave

De vertegenwoordiging is voorzien voor 3 jaar van 2022 tot 2024, met een "stageperiode" van ongeveer 6 maanden die aan deze periode voorafgaat. De medewerker zal dus vanaf midden 2021 beschikbaar zijn en de totale duur van de opdracht bedraagt 3,5 jaar.

Schatting voor de periode van 2022 tot 2024:

- Maandelijks representatievergoeding: 0 euro (te betalen op de B.A. 52 01 110003 van het DGLV)
- Huisvestingskosten: 30 000 euro
- Schoolkosten: 0 euro
- Tussenkost in de ziekteverzekering: 1 500 euro (inschatting op basis van de facturatie van de vorige ANC commissioner)
- Verplaatsingskosten: 4 700 euro
De verplaatsingskosten zijn de kosten voor professionele verplaatsingen

- Frais de voyage : 4 000 euros
Les frais de voyage sont les frais de voyage aller/retour vers la Belgique
- Frais de voyage - bagages : 300 euros
Les frais de voyage - bagages sont les frais de bagages pour les voyages aller/retour vers la Belgique
- Frais de réception ABIS à Montréal : 5 900 euros
- Frais de déménagement : 8 750 euros (en 2021 et 2024)

Cela porte le total pour 2024 à 55 150 euros.
L'estimation pour 2022 et 2023 est de 46 400 euros arrondis à 47 000 euros (les frais de déménagement ne sont pas inclus pour ces deux années).
Le commissaire de l'ANC est connu. Les estimations tiennent compte de la situation familiale du commissaire de l'ANC.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Les estimations sont adaptées en fonction du candidat sélectionné.

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -1 000 euros
Corrections techniques 2022 : +1 000 euros

Index (1,8 %) : +1 000 euros

Economies linéaires : -1 000 euros (2022)
CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 02 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables (à l'exclusion des dépenses informatiques).

- Reiskosten: 4 000 euro
De reiskosten zijn de kosten voor de heen- en terugreizen naar België
- Verplaatsingskosten - bagage: 300 euro
De reiskosten - bagage zijn de kosten voor de bagage bij heen- en terugreizen naar België
- Ontvangstkosten ABIS in Montreal: 5 900 euro
- Verhuiskosten: 8 750 euro (in 2021 en 2024)

Dit brengt het totaal voor 2024 op 55 150 euro.
De schatting voor 2022 en 2023 bedraagt 46 400 euro afgerond naar 47 000 euro (de verhuiskosten worden niet meegerekend voor deze twee jaren).
De ANC commissioner is bekend. De schattingen houden rekening met de gezinssituatie van de ANC commissioner.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De schattingen worden aangepast aan de geselecteerde kandidaat.

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -1 000 euro
Technische correcties 2022: +1 000 euro

Index (1,8 %) : +1 000 euro

Lineaire besparingen: -1 000 euro (2022)
CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 02 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	3	10	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	0	10	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Dans le cadre de ses missions légales, il est nécessaire pour la DGTA de faire l'acquisition de matériel durable.
Il apparaît qu'il sera nécessaire d'acquérir certains équipements.

Méthode de calcul de la dépense

Luxmètre + enregistreur Apor : 4 000 euros

Frais divers : 6 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 1**CONTRIBUTIONS À DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES****Objectifs poursuivis par le programme**

Ce programme comprend les crédits devant permettre au Service Public Fédéral de respecter ses obligations en matière de réglementation du trafic aérien et de coopération internationale.

Moyens mis en œuvre**14. OACI, CEAC, ABIS, FABEC, Stations météo et sécurité**

A.B. 33 52 14 354003 : OACI, CEAC, ABIS, FABEC et Station météorologiques et de sécurité (cfr. art. 2.33.2 Budget général des dépenses).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

In het kader van zijn wettelijke opdrachten is het noodzakelijk dat het DGLV duurzaam materiaal aankoopt.
Het lijkt erop dat het nodig zal zijn om bepaalde uitrustingen aan te kopen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Luxmeter + Aporreccorder: 4 000 euro

Diverse kosten: 6 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 1**BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

Dit programma omvat de kredieten die de Federale Overheidsdienst moeten toelaten zijn verplichtingen na te komen op het vlak van de regeling van het luchtverkeer en de internationale samenwerking.

Aangewende middelen**14. ICAO, ECAC, ABIS, FABEC, Meteorologische en veiligheidsstations**

B.A. 33 52 14 354003: ICAO, ECAC, ABIS, FABEC Meteorologische en veiligheidsstations (cfr. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	525	519	540	540	540	540	540	Vastleggingen
Liquidations	525	519	540	540	540	540	540	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**Subside OACI :**

Accord de Chicago du 7 décembre 1944, 9^{ème} édition, art.61. Arrêté Royal octroyant une subvention à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Subside CEAC :

L'arrêté royal fixant le montant de la contribution découle de la décision prise par les directeurs généraux lors des sessions triennales (Strasbourg 10-11 juillet 2018) fixant le calcul des avances de contribution des Etats membres.

Conformément à la décision sur les relations administratives et financières entre la CEAC et l'OACI, adoptée par la 14^{ème} session triennale en juin 1991, et à l'article 14(2) de la Constitution, ces contributions sont payables à l'avance à la CEAC.

Subside ABIS :

Memorandum of Understanding between the aeronautical authorities of Austria, Belgium, Ireland, Luxembourg, The Netherlands, Switzerland, Portugal and Croatia.

Subside FABEC :

Les autorités de 6 pays (la France, l'Allemagne, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Suisse et la Belgique) ont signé le 18 novembre 2008 une déclaration d'intention visant à créer le FABEC. Le traité de création du FABEC a été signé le 2 décembre 2010 et sa ratification a eu lieu en 2012. Le Fabec ou «Functional Airspace Block Europe Central» couvre l'espace aérien inférieur et supérieur de ces six États. Son objectif est de maintenir le niveau de sécurité malgré l'accroissement prévu du trafic, d'offrir des liaisons plus directes aux compagnies aériennes et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. La Belgique fait partie intégrante du FABEC et doit payer sa contribution visant au soutien de la mise en œuvre des activités liées au FABEC.

Frais d'exploitation dans l'Atlantique Nord :

Accord de Chicago du 7/12/1944, 9^{ème} édition, art.61. Arrêté Royal octroyant une subvention à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**Toelage ICAO:**

Conventie van Chicago van 7 december 1944, 9^{de} editie, art.61. Jaarlijks Koninklijk Besluit houdende toekenning van een toelage aan de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart.

Toelage ECAC:

Het koninklijk besluit voor de toekenning van de toelage vloeit voort uit de beslissing genomen door de directeurs-generaals bij de driejaarlijkse sessie (Strasbourg 10-11 juli 2018), waar de berekening vastgesteld wordt van de voorschotten van de toelagen van de lidstaten.

Conform aan het besluit over de administratieve en financiële relaties tussen ECAC en ICAO, in juni 1991 aangenomen door de 14^{de} driejaarlijkse sessie, en door artikel 14(2) van de Stichting, zijn deze toelagen op voorhand te betalen aan de ECAC.

Toelage ABIS:

Memorandum of Understanding between the aeronautical authorities of Austria, Belgium, Ireland, Luxembourg, The Netherlands, Switzerland, Portugal and Croatia.

Toelage FABEC:

De autoriteiten van 6 landen (Frankrijk, Duitsland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland en België) hebben op 18 november 2008 een intentieverklaring ondertekend om FABEC op te richten. Het oprichtingsverdrag van het FABEC werd op 2 december 2010 ondertekend en de ratificatie vond plaats in 2012. Het Fabec of "Functional Airspace Block Europe Central" bestrijkt het onderste en bovenste luchtruim van deze zes staten. Het doel is om ondanks de verwachte toename van het verkeer het veiligheidsniveau op peil te houden, meer directe verbindingen met luchtvaartmaatschappijen aan te bieden en de uitstoot van broeikasgassen te verminderen. België maakt integraal deel uit van het FABEC en moet zijn bijdrage betalen om de uitvoering van activiteiten die verband houden met het FABEC te ondersteunen.

Exploitatiekosten in de Noord-Atlantische Oceaan:

Conventie van Chicago van 7/12/1944, 9^{de} editie, art.61. Koninklijk Besluit houdende toekenning van een toelage aan de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart.

But du subside / Présentation intégrale de l'organe subventionné

Ce programme comprend les crédits devant permettre au Service Public Fédéral de respecter ses obligations en matière de réglementation du trafic aérien et de coopération internationale.

- *Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI) :*

L'OACI en sa qualité d'institution technique spécialisée des Nations Unies, constitue un cadre unique pour la réalisation de consensus sur les priorités mondiales relatives à l'aviation civile. Pour s'acquitter de son mandat avec efficacité et pour renforcer l'engagement des Etats, l'OACI continue à se concentrer sur les priorités : améliorer la coordination, accroître la rentabilité et réduire la duplication des tâches chaque fois que cela est nécessaire.

Par l'accord de coopération ABIS, la Belgique est représentée au Conseil de l'OACI et dans la Commission de la Navigabilité (ANC).

- *Conférence européenne de l'Aviation Civile (CEAC) :*

La CEAC est une organisation internationale gouvernementale pan-européenne, mais uniquement consultative sans effet contraignant, procédant par recommandations.

La CEAC assure un rôle de chef de file dans l'élaboration de politiques pour le développement du Système européen de gestion de la circulation aérienne et dans le suivi de la mise en œuvre des programmes techniques et opérationnels associés, menés en coopération avec EUROCONTROL. Parallèlement, la CEAC contribue à coordonner les positions européennes et à les faire valoir à l'occasion d'un certain nombre d'événements lors desquels la communauté aéronautique internationale se réunit pour examiner les nouveaux défis auxquels l'aviation doit faire face.

- *ABIS (Autriche, Benelux, Irlande, Suisse, Portugal et Croatie) :*

Les autorités aéronautiques des 8 Etats ABIS ont pris la décision de collaborer étroitement afin de s'assurer d'une représentation continue au sein des institutions permanentes de l'OACI (ex. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,...).

Le fonctionnement de l'ABIS est fixé dans un Memorandum of Understanding.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

Dit programma omvat de kredieten die de Federale Overheidsdienst moeten toelaten zijn verplichtingen na te komen op het vlak van de regeling van het luchtverkeer en de internationale samenwerking.

- *Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO):*

ICAO vormt als gespecialiseerde technische instelling van de Verenigde Naties een uniek kader voor de verwezenlijking van een consensus 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.

België is via het samenwerkingsverband ABIS vertegenwoordigd in de Raad van ICAO en in de Commissie van luchtwaardigheid (ANC).

- *European Civil Aviation Conference (ECAC):*

De ECAC is een internationale gouvernementele pan-Europese organisatie, met enkel een consulterende, niet-bindende rol, werkend met aanbevelingen.

ECAC verzekert een hoofdrol in de uitwerking van het beleid voor de ontwikkeling van het Europees systeem van beheer van het luchtvervoer en in het opvolgen van de implementering van technische en operationele programma's ingesteld in samenwerking met EUROCONTROL. ECAC draagt eveneens bij tot de coördinatie van Europese standpunten en laat ze tot uiting komen ter gelegenheid van evenementen waarbij de internationale luchtvaartgemeenschap zich verenigt om de nieuwe uitdagingen waar de luchtvaart mee geconfronteerd wordt, te onderzoeken.

- *ABIS (Austria, Benelux, Ireland, Switzerland, Portugal en Croatia):*

Om hun kansen op blijvende vertegenwoordiging in de permanente lichamen van ICAO (o.a. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,...) te verhogen, hebben de luchtvaartautoriteiten van de 8 ABIS-Staten tot nauwe samenwerking besloten.

De werking is vastgelegd in een Memorandum of Understanding.

La collaboration est axée principalement sur l'échange d'information, la concertation régulière, la coordination et l'harmonisation des positions. A cet effet, des réunions sont organisées trois fois par an après la fin de la séance du Conseil. Chaque Etat participant se charge à tour de rôle de l'organisation.

- *Exploitation des stations météorologiques et des stations de sécurité de l'océan Atlantique Nord :*

La contribution de la Belgique dépend d'une part, du coût réel des services danois et islandais et d'autre part, du nombre de traversées de l'Atlantique-Nord effectuées par des avions belges.

Méthode de calcul de la dépense

Subside OACI :

La quote-part de la Belgique est déterminée par :

- le budget total de l'OACI qui doit être financé par les Etats.
- le pourcentage que la Belgique doit payer. Le pourcentage est déterminé sur base de deux indicateurs, c'est-à-dire l'importance de l'aviation civile et les moyens financiers du pays.

Contribution CEAC :

Chaque Etat membre doit contribuer pour 1.5% au budget global de la CEAC.

Contribution ABIS

La contribution de la Belgique s'élève à 14,6 % des frais de fonctionnement.

Contribution FABEC : 4 000 euros.

Frais d'exploitation dans l'Atlantique Nord (North Atlantic Treaty) : 10 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

- 1) La contribution FABEC (4 000 euros) est déplacée vers cette AB, venant de l'A.B. 33 52 02 121101.
- 2) Le taux de change (+17 000 euros) explique le reste de la différence.

De samenwerking slaat vooral op informatie-uitwisseling, regelmatig overleg, coördinatie en harmonisatie van standpunten. Hiertoe worden driemaal per jaar, na het beëindigen van de Raadszitting, vergaderingen belegd. Om beurt neemt iedere lidstaat de organisatie op zich.

- *Exploitatie van de meteorologische stations en de veiligheidsstations in de Noord-Atlantische Oceaan:*

De Belgische bijdrage hangt enerzijds af van de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse diensten en anderzijds van het aantal vluchten over de Noord-Atlantische Oceaan uitgevoerd door Belgische vliegtuigen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Toelage ICAO:

De bijdrage van België wordt bepaald door:

- het totaalbudget van de ICAO dat door de Staten moet worden gefinancierd.
- het percentage dat België moet betalen. Het percentage wordt bepaald op basis van twee indicatoren, dat wil zeggen het belang van de burgerluchtvaart en de financiële middelen van het land.

Bijdrage ECAC:

Elke lidstaat moet 1.5% van het totaalbudget van de ECAC leveren.

Bijdrage ABIS:

De bijdrage van België bedraagt 14,6 % van de werkingskosten.

Bijdrage FABEC: 4 000 euro.

Exploitatiekosten in de Noord-Atlantische Oceaan (North Atlantic Treaty): 10 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

- 1) De FABEC bijdrage (4 000 euro) wordt naar deze BA verplaatst van de B.A. 33 52 02 121101.
- 2) Het resterend verschil wordt door de wisselkoers (+17 000 euro) uitgelegd.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 2**REMUNERATION A skeyes****Objectifs poursuivis par le programme**

S'assurer que skeyes soit en mesure de fonctionner.

skeyes assure la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien décrit au deuxième alinéa, à l'aéroport de Bruxelles- National ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux. En vue de l'exécution de ses missions de service public, Belgocontrol/skeyes assure les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de la région d'information de vol de Bruxelles, sans préjudice des délégations d'espace négociées avec les centres de contrôle aérien adjacents.

Moyens mis en œuvre

A.B. 33 52 20 312101 : Financement des coûts pour la prestation de services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges (cfr. Art. 2.33.2 budget général des dépenses).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 2**VERGOEDING skeyes****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

Zich ervan vergewissen dat skeyes in staat is te functioneren.

skeyes waarborgt de veiligheid van het luchtverkeer in het tweede lid beschreven luchtruim, op de luchthaven Brussel-Nationaal alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden. Ter vervulling van zijn opdrachten van openbare dienst staat Belgocontrol/skeyes in voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in het luchtruim van het vluchtinlichtingengebied van Brussel, onverminderd de luchtruimoverdrachten die werden overeengekomen met de aangrenzende luchtverkeersleidingscentra.

Aangewende middelen

B.A. 33 52 20 312101: Financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthaven (cfr. Art. 2.33.2 van algemene uitgave begroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	28 918	31 875	32 602	32 602	32 602	32 602	32 602	Vastleggingen
Liquidations	28 731	32 320	32 320	32 320	32 320	32 320	32 320	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Accord de coopération du 30/11/1989 qui régit certaines modalités de couverture des coûts par les régions (en cours de révision et renégociation).

Troisième contrat de gestion (11/04/2014) entre l'Etat belge et skeyes.

Arrêté royal du 22/12/2020 fixant les modalités de financement des coûts pour la prestation de services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports belges en 2021.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Samenwerkingsakkoord van 30/11/1989 dat bepaalde kostendekkingsakkoorden door de gewesten regelt (wordt momenteel herzien en heronderhandeld).

Derde beheerscontract (11/04/2014) tussen de Belgische Staat en skeyes.

Koninklijk besluit van 22/12/2020 houdende vaststelling van nadere regels tot de financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaarnavigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens in 2021.

Arrêté royal du 25 avril 2014 portant approbation du troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol/skeyes et les articles 32, § 2, 36, § 1, 37, 38 et 39 du troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol/skeyes du 11 avril 2014.

Loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, l'article 5, § 1, modifié par la loi du 2 janvier 2001.

Règlement européen n° 390/2013 du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, et les fonctions de réseau.

Règlement européen n° 391/2013 du 3 mai 2013 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne, les articles 12, 13 et 14.

Règlement européen (UE) IR 2019/317 : nouvelle réglementation sera appliquée et remplace les règlements européens (UE) n° 390/2013 et n° 391/2013 dès 2020.

Début 2015, le gouvernement a décidé de compenser sur le budget fédéral le manque financier de skeyes. Il était prévu que cette solution soit transitoire et qu'une concertation serait lancée avec les Régions pour revoir l'Accord de coopération de 1989, qui accorde la gratuité aux Régions pour le niveau de service n'excédant pas celui de 1989. Etant donné que la révision de l'Accord est encore en cours de négociation, la méthode utilisée pour fixer la part de l'Etat dans les coûts de 2015 a été utilisée pour fixer la part des années suivantes.

But du subsidie / Présentation intégrale de l'organe subventionné

skeyes assure la sécurité de la navigation aérienne dans l'espace aérien décrit au deuxième alinéa, à l'aéroport de Bruxelles-National ainsi qu'aux aéroports et aérodromes publics régionaux. En vue de l'exécution de ses missions de service public, Belgocontrol/skeyes assure les services de la circulation aérienne dans l'espace aérien de la région d'information de vol de Bruxelles, sans préjudice des délégations d'espace négociées avec les centres de contrôle aérien adjacents.

Méthode de calcul de la dépense

2021 :

Koninklijk besluit van 25 april 2014 tot goedkeuring van het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol/skeyes en de artikelen 32, § 2, 36, § 1, 37, 38 en 39 van het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol/skeyes van 11 april 2014.

Wet van 27 juni 1937 houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart, artikel 5, § 1, gewijzigd bij de wet van 2 januari 2001.

Europese Verordening nr. 390/2013 van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten en netwerkfuncties.

Europese Verordening nr. 391/2013 van 3 mei 2013 houdende vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten, artikelen 12, 13 en 14.

Europese Verordening (EU) IR 2019/317: nieuwe regeling wordt toegepast en vervangt de Europese Verordeningen (EU) nr. 390/2013 en nr. 391/2013 vanaf 2020.

Begin 2015 heeft de regering beslist om het financieel tekort van skeyes te verrekenen in de federale begroting. Er was bepaald dat deze oplossing voorbijgaand zou zijn en dat er een overleg zou worden opgestart met de gewesten om het samenwerkingsakkoord van 1989 te herzien, dat kosteloosheid garandeert aan de gewesten voor het dienstverleningsniveau dat dat van 1989 niet overschrijdt. Gelet op het feit dat de herziening van het akkoord nog steeds wordt onderhandeld, werd de methode, die gehanteerd werd om het aandeel van de Staat te bepalen in de kosten van 2015, gebruikt om het aandeel voor de volgende jaren te bepalen.

Doel van de subsidie / Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

skeyes waarborgt de veiligheid van het luchtverkeer in het in het tweede lid beschreven luchtruim, op de luchthaven Brussel-Nationaal alsook op de regionale luchthavens en openbare vliegvelden. Ter vervulling van zijn opdrachten van openbare dienst staat Belgocontrol/skeyes in voor het verlenen van luchtverkeersdiensten in het luchtruim van het vluchtinlichtingengebied van Brussel, onverminderd de luchtruimoverdrachten die werden overeengekomen met de aangrenzende luchtverkeersleidingcentra.

Berekeningsmethode van de uitgave

2021:

Les coûts des services de navigation aérienne sont régulés par le Règlement (CE) 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen et par le Règlement d'exécution (UE) 2019/317 de la Commission du 11 février 2019 établissant un système de performance et de tarification dans le ciel unique européen et abrogeant les Règlements d'exécution (UE) n° 390/2013 et (UE) n° 391/2013.

Les coûts des services de navigation aérienne sont fixés par période de référence de 5 ans.

L'année 2021 constitue la deuxième année de la troisième période de référence. La Belgique a introduit un plan de performance pour les services de navigation aérienne à la Commission européenne en Octobre 2019. La procédure d'approbation au niveau européen a été suspendue à cause de la crise covid-19. Une version révisée devra être soumise à la Commission en Octobre 2021.

Après l'application des corrections de 2019, selon les dernières estimations de skeyes, les montants pris en charge par l'Etat sont les suivants :

- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Bruxelles-National 10 571 251,71 euros.
- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Charleroi et Liège 10 753 603,85 euros.
- Coûts à charge de l'Etat fédéral pour Anvers et Ostende 11 277 179,88 euros.
- Total des coûts à charge de l'Etat fédéral : 32 602 035,43 euros.

Remarque : Comme il s'agit seulement d'une estimation si ces perspectives s'avèrent incorrectes en 2021, le montant réellement requis sera différent. Cependant, cela ne peut pas être déterminé pour le moment.

Sur la base de la répartition du nombre d'unités de service par mois (= unité de mesure du trafic aérien) en 2019, une répartition peut être faite pour 2021.

2022 :

Pour 2022, ce sont les chiffres de 2021 qui sont repris pour les coûts totaux déterminés des services terminaux de navigation sur les aéroports concernés. Les montants corrects ne sont pas encore disponibles à cause de la crise Covid-19. Le plan de performance pour la 3^{ème} période de référence 2020-2024 est valable jusqu'à ce qu'il y ait une décision du « Single Sky Committee ». Ce plan sera adapté dans le futur en raison de la crise du Covid-19 (Pour information : (UE) IR 2019/317 : cette réglementation est appliquée mais

De kosten van luchtvaartnavigatiediensten worden geregeld bij Verordening (EG) 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim, en bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/317 van de Commissie van 11 februari 2019 tot vaststelling van een prestatie- en heffingsregeling in het gemeenschappelijk Europees luchtruim en tot intrekking van Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 390/2013 en (EU) nr. 391/2013.

De kosten van de luchtvaartnavigatiediensten worden vastgesteld per referentieperiode van 5 jaar.

Het jaar 2021 is het tweede jaar van de derde referentieperiode. België diende in oktober 2019 bij de Europese Commissie een prestatieplan voor luchtvaartnavigatiediensten in. De goedkeuringsprocedure op Europees niveau werd echter opgeschort omwille van de covid-19 crisis. Een herziene versie dient in oktober 2021 bij de Europese Commissie te worden ingediend.

Na de toepassing van de correcties van 2019 zijn, volgens de laatste ramingen van skeyes, de bedragen ten laste van de Staat als volgt:

- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Brussel-Nationaal 10 571 251,71 euro.
- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Charleroi en Luik 10 753 603,85 euro.
- Kosten ten laste van de Federale Staat voor Antwerpen en Oostende 11 277 179,88 euro.
- Totale kosten ten laste van de Federale Staat: 32 602 035,43 euro.

Opmerking: Daar het louter een raming betreft, als deze vooruitzichten in 2021 niet juist blijken te zijn, zal het werkelijk benodigde bedrag anders zijn. Dit kan op dit moment echter niet worden vastgesteld.

Op basis van de verdeling van het aantal diensteenheden per maand (= luchtverkeersmaatstaf) in 2019 kan een verdeling voor 2021 worden gemaakt.

2022:

Voor 2022 worden de bedragen van de totale vastgestelde terminalheffingen voor het jaar 2021 voor de betrokken luchthavens overgenomen. De juiste bedragen zijn nog niet beschikbaar als gevolg van de Covid-19-crisis. Het prestatieplan voor de 3^{de} referentieperiode 2020-2024 is geldig tot het « Single Sky Committee » een besluit neemt. Dit plan zal in de toekomst worden aangepast als gevolg van de Covid-19-crisis (Ter informatie: (EU) IR 2019/317: deze regeling wordt toegepast, maar zal in de toekomst ook

sera aussi modifiée dans le futur).

Complément d'informations : s'il n'y a pas d'adaptation de l'accord de coopération de 1989, le gouvernement fédéral restera responsable pour la fourniture de services sur les aéroports régionaux et pour leur financement pour 2022. Vu que skeyes a +/- 80% de coûts fixes, le budget prévu par skeyes ne devrait pas s'écarter de manière significative de ce qui était initialement prévu pour 2022. Nous n'avons cependant pas encore une vue d'ensemble sur cet aspect.

Pour Bruxelles, qui est couverte par le système européen de performance et de tarification (RE 2019/317), la situation est moins claire. Comme indiqué ci-dessus, la réglementation et les objectifs connexes seront adaptés dans les prochains mois, ce qui pourrait entraîner un changement. Toutefois, le timing à cet égard n'est pas encore très clair. En principe, on part également du principe que le pourcentage de la contribution fédérale reste inchangé, bien que cela dépende d'une décision politique.

En outre, les prévisions de trafic, sur lesquelles skeyes fonde ses activités, sont également suspendues pour le moment. Les nouvelles prévisions de trafic ne seront disponibles qu' à partir de fin mai.

Vu l'incertitude, les montants seront adaptés lors du contrôle budgétaire 2022. Aussi bien pour les coûts à charge de l'Etat fédéral, pour la clôture 2020 que pour la détermination des liquidations.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Application de l'arrêté royal du 22 Décembre 2020 fixant les modalités de financement des coûts pour la prestation de services à la navigation aérienne terminaux pour les aéroports belges en 2021.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33.52.20 312201 : Dotation skeyes

worden gewijzigd).

Bijkomende toelichting: Zonder aanpassing van het samenwerkingsakkoord van 1989 blijft de federale overheid voor 2022 verantwoordelijk voor de dienstverlening op de regionale luchthavens en haar financiering. Gelet op het feit dat skeyes +/-80% vaste kosten heeft, zal het door skeyes geplande budget waarschijnlijk niet sterk afwijken van wat oorspronkelijk voor 2022 gepland was. We hebben hier echter nog geen zicht op.

Voor Brussel, dat onder de Europese prestatie- en heffingsregeling valt (IR 2019/317), is de situatie minder duidelijk. De regelgeving en bijhorende doelstellingen zullen zoals hierboven gesteld in de komende maanden worden bijgesteld, wat mogelijks een verandering kan teweeg brengen. De timing hieromtrent is echter nog niet duidelijk. In principe gaat men er ook van uit dat het percentage van de federale bijdrage ongewijzigd blijft, al hangt dit af van een politieke beslissing.

Daarnaast zijn ook de trafiekvooruitzichten, waarop skeyes zijn activiteiten baseert, voorlopig opgeschort. De nieuwe trafiekvooruitzichten zullen pas vanaf eind mei 2021 beschikbaar zijn.

Gelet op de onzekere cijfers zullen de bedragen worden aangepast bij de budgettaire controle 2022. Zowel voor de kosten ten laste van de Federale Staat, voor de afsluiting van 2020 als voor de bepaling van de vereffeningen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Toepassing van koninklijk besluit van 22 december 2020 houdende vaststelling van nadere regels tot de financiering van de kosten voor plaatselijke luchtvaart-navigatiedienstverlening op de Belgische luchthavens in 2021.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33.52.20 312201 : Dotatie skeyes

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	45 000	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	45 000	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

PROGRAMME 4**AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL****Objectifs poursuivis par le programme**

En exécution des dispositions de l'article 26, § 1, 4°, de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, tel que modifié par l'article 5 de l'arrêté royal du 17 juillet 1998, les biens immeubles dont la Régie des Voies Aériennes était propriétaire, à l'exception des constructions affectées à l'exercice des activités visées à l'article 170 de la loi du 21 mars 1991, ont été transférés à l'Etat sans indemnité le dernier jour ouvrable précédant l'apport de la branche d'activités aéroport à la BIAC (Brussels International Airport Company) (= prédécesseur de Brussels Airport Company - BAC). Ce dernier jour ouvrable était le 30 septembre 1998.

En outre, l'Etat reprend les droits et obligations de la Régie des Voies Aériennes résultant des procédures d'expropriation en cours à la date précitée.

Ce programme doit prévoir les crédits nécessaires pour le financement :

- Des frais découlant des affaires judiciaires dans lesquelles l'Etat est encore impliqué ;
- les frais concernant l'assainissement des sols des terrains vendus à BIAC ;
- les frais pour les nouvelles expropriations.

Moyens mis en œuvre

A.B. 33 52 41 121122 : *Frais associés - assainissement, expropriations.*

PROGRAMMA 4**LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

Als gevolg van de bepalingen van artikel 26, § 1, 4°, van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals gewijzigd door artikel 5 van het koninklijk besluit van 17 juli 1998, werden de onroerende goederen waarvan de Regie der Luchtwegen eigenaar was, met uitzondering van de gebouwen bestemd voor de uitoefening van de activiteiten bedoeld in artikel 170 van de wet van 21 maart 1991, zonder vergoeding overgedragen aan de Staat op de laatste werkdag voorafgaand aan de inbreng van de bedrijfstak luchthaven in BIAC (Brussels International Airport Company) (= voorganger van The Brussels Airport Company - TBAC). Die laatste werkdag was 30 september 1998.

Bovendien neemt de Staat de rechten en verplichtingen over van de lopende onteigeningsprocedures op voornoemde datum.

Dit programma dient de nodige kredieten te voorzien voor de financiering van:

- De kosten voortvloeiend uit de gerechtelijke zaken waarin de Staat nog verwickeld is;
- de kosten met betrekking tot bodemsanering van de aan BIAC verkochte terreinen;
- de kosten voor nieuwe onteigeningen.

Aangewende middelen

B.A. 33 52 41 121122: *Verbonden kosten - bodemsanering, onteigeningen.*

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	45	44	43	42	42	42	Vastleggingen
Liquidations	1	45	44	43	42	42	42	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

L'article 3, §2, 1° de l'AR du 30/12/2001 dispose que l'indemnisation pour l'ensemble des coûts externes liés aux obligations d'assainissement remplies par The

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Artikel 3, § 2, 1°, van het KB van 30/12/2001 bepaalt dat de vergoeding door de Staat voor het geheel van de externe kosten verbonden aan de door The

Brussels Airport Company aura lieu à la condition que l'Etat ait la possibilité de contrôler l'estimation des coûts des travaux d'assainissement réalisée par BIAC, l'état d'avancement des travaux d'assainissement et des études préparatoires, ainsi que les coûts externes, le cas échéant en nommant un expert de son choix.

Procédures juridiques des expropriations où l'Etat Belge reste débiteur pour les frais éventuels liés à ces litiges.

Méthode de calcul de la dépense

Analyse par experts des frais d'assainissement du sol : 34 000 euros.

Marché public (durée de 4 ans), sur base de leur offre.

Expropriation des terrains pour l'aéroport Bruxelles-National : 12 000 euros.

Un budget est prévu pour les frais liés aux expropriations dans les dossiers judiciaires.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -1 000 euros

Corrections techniques 2022 : +1 000 euros

Economies linéaires : -2 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 41 125001 : Impôts liés à l'acquisition de terrains.

Brussels Airport Company vervulde bodemsaneringsverplichtingen onderworpen is onder andere op voorwaarde dat de Staat de mogelijkheid zal hebben om de door BIAC uitgevoerde schatting van de kostprijs, de vooruitgang van de bodemsaneringswerken en van de voorbereidende onderzoeken te controleren, alsook de externe kosten, in voorkomend geval door benoeming van een deskundige naar zijn keuze.

Juridische procedures van de onteigeningen, waarin de Belgische Staat nog verwikkeld is.

Berekeningsmethode van de uitgave

Deskundig onderzoek van de bodemsaneringskosten: 34 000 euro.

Overheidsopdracht (duur van 4 jaar), op basis van hun offerte.

Onteigening van terreinen voor de luchthaven Brussel-Nationaal: 12 000 euro.

Er is een budget voorzien voor kosten in verband met onteigeningen in gerechtelijke dossiers.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -1 000 euro

Technische correcties 2022: +1 000 euro

Lineaire besparingen: -2 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 41 125001: Belastingen verbonden aan de aankoop van de terreinen.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	0	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Taxes liées aux terrains qui doivent permettre l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National : précomptes immobiliers.

Méthode de calcul de la dépense

Les précomptes immobiliers sont estimés sur base des années précédentes.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 52 41 141010 : Frais d'assainissement du sol pour la vente de terrains de l'Etat à Belgocontrol/skeyes, à BAC et aux particuliers.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Belastingen verbonden aan gronden die de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal mogelijk maken: Onroerende voorheffing.

Berekeningsmethode van de uitgave

De onroerende voorheffing werd geraamd op basis van de voorgaande jaren.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 52 41 141010: Bodemsaneringskosten voor verkoop van gronden van de Staat aan Belgocontrol/skeyes, aan BAC en aan particulieren.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	59	126	240	544	238	94	Vastleggingen
Liquidations	0	59	126	240	544	238	94	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

L'Arrêté royal du 12 janvier 2005 autorisant l'Etat à vendre des biens immeubles à la société anonyme de droit public "Brussels International Airport Company".

Prévision du budget pour les frais d'assainissement du sol.

Dans le cadre de la vente des terrains par l'Etat à BAC, BAC a pris en charge les obligations de l'Etat en tant que cédant de terrains en matière d'assainissement du sol.

L'Arrêté royal du 12 janvier 2005 définit que les coûts d'assainissement dont l'Etat est redevable à BAC sont compensés par les montants dus par BAC à l'Etat.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het Koninklijk besluit van 12 januari 2005 waarbij de staat wordt gemachtigd om onroerende goederen aan de naamloze vennootschap van publiek recht "Brussels International Airport Company" te verkopen.

Raming van het budget voor de bodemsaneringskosten.

In het kader van de verkoop van terreinen door de Staat aan BAC, heeft BAC de bodemsaneringsverplichtingen van de Staat als verkoper van terreinen overgenomen.

Het Koninklijk besluit van 12 januari 2005 bepaalt dat de saneringskosten, die de Staat aan BAC verschuldigd is, gecompenseerd worden door de

Ces montants dus sont constitués du montant de l'indemnité de rupture (Break-up fee) pour remboursement anticipé des paiements échelonnés des terrains et du montant des ventes à BAC des terrains expropriés après le 30 décembre 2001.

Méthode de calcul de la dépense

BAC est initialement redevable à l'Etat d'un montant de 12 294 000 euros (break-up fee). Dès que les coûts d'assainissement dépassent ce montant, le SPF devra les payer à BAC. Selon les estimations de BAC, ce sera le cas en 2020.

L'estimation pour les frais d'assainissement est établie par BAC.

Les estimations tiennent compte également des travaux d'assainissement qui ont déjà été approuvés par le département.

Ceci influence le calcul du solde du break up fee qui est de 223 994,36 euros après la révision budgétaire de 2021.

Selon les prévisions, on estime le montant 2022 à 125 224,17 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

- 1) Les crédits d'engagement et de liquidation sont diminués de 1 402 000 euros suite à un retard dans l'exécution du projet (partiellement lié à la crise sanitaire).
- 2) BAC estime avoir plus d'activités en 2021 mais cela sera payé en 2022 (sur base du tableau de prévisions).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

bedragen die BAC moet betalen aan de Staat. Deze verschuldigde bedragen bevatten het bedrag van de verbrekingsvergoeding (Break-up fee) voor vervroegde terugbetaling van de termijnbetalingen van de terreinen en het bedrag van verkoop aan BAC van de onteigende terreinen na 30 december 2001.

Berekeningsmethode van de uitgave

BAC is initieel een bedrag van 12 294 000 euro aan de Staat verschuldigd (break-up fee). Zodra de saneringskosten dit bedrag overschrijden, moet de FOD ze aan BAC betalen. Volgens de ramingen van BAC zal dit in 2020 het geval zijn.

De raming voor de saneringskosten wordt door BAC opgemaakt.

De ramingen houden ook rekening met de reeds door het departement goedgekeurde saneringswerken.

Dit beïnvloedt de berekening van het saldo van de break-up fee, dat 223 994,36 euro bedraagt na de begrotingscontrole van 2021.

Volgens de verwachtingen wordt het bedrag voor 2022 op 125 224,17 euro geraamd.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

- 1) De vastleggings- en vereffeningskredieten worden verminderd met 1 402 000 euro omwille van een vertraging in de uitvoering van het project (voor een deel te wijten aan de gezondheidscrisis).
- 2) BAC schat dat het in 2021 meer activiteiten zal hebben, maar dat het in 2022 zal worden betaald (op basis van de planningstabel).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 53 DIRECTION****GENERALE NAVIGATION****Missions assignées**

La mission de la Direction générale Navigation (DGN) du Service Public Fédéral (SPF) Mobilité et Transports consiste à soutenir la mise sur pied d'une politique de navigation fédérale belge, européenne et mondiale. Assurer l'application de cette politique au profit de la société en général et du pays en particulier, dans le but de contribuer à satisfaire les besoins en matière de mobilité et ainsi, dans un esprit de développement durable, de tout mettre en œuvre afin de disposer d'une navigation avec une sécurité et une sûreté optimales, qui représente une charge minimale pour l'environnement et qui puisse conserver sa compétitivité.

Dans le cadre du SPF Mobilité et Transports et en harmonie avec les autres modes de transports terrestre et aérien, la DGN remplit ce rôle unique en faisant valoir ses compétences et son expertise en matière d'affaires maritimes dans les forums qui réunissent les acteurs mondiaux, européens et régionaux de la navigation.

La DGN vise à mettre tout en œuvre pour que la Belgique maintienne et renforce sa position sur le plan international et Européen dans les domaines touchant aux différents secteurs maritimes tant professionnel que de plaisance.

Affaires juridiques et Mer du Nord

La direction Affaires juridiques, trafic et Mer du Nord est responsable de la préparation et du soutien de la politique relative aux aspects juridiques de la réglementation de la navigation, de la réglementation sur la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement marin, cela pour les activités maritimes, fluviales et de plaisance.

La direction défend et négocie la position belge dans les forums internationaux concernés (Groupe de travail du Conseil TTE de l'Union Européenne, l'Organisation Internationale du Travail, ci-après dénommée OIT, le Comité juridique (LEG) de l'Organisation Maritime Internationale, ci-après dénommée OMI,...) et participe de manière interactive au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux (Garde

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 53 DIRECTORAAT-****GENERAAL SCHEEPVAART****Toegewezen opdrachten**

De opdracht van het Directoraat-generaal Scheepvaart (DGS) van de Federale Overheidsdienst (FOD) Mobiliteit en Vervoer omvat het ondersteunen van het ontwikkelen van een Belgisch federaal, Europees en wereldwijd scheepvaartbeleid. Het uitvoeren van dat beleid ten dienste van de samenleving in het algemeen en van het land in het bijzonder en dit gebeurt in een geest van duurzame ontwikkeling met het doel de mobiliteitsnoden te lenigen en te streven naar een optimaal veilig en beveiligd scheepvaartvervoer, dat het milieu minimaal belast en dat zijn concurrentiepositie kan handhaven.

Het DGS vervult die unieke rol door, binnen het kader van de FOD Mobiliteit en Vervoer en in harmonie met de andere vervoerswijzen te land en in de lucht, zijn bevoegdheden en expertise inzake scheepvaartangelegenheden te laten gelden in de fora waar de scheepvaartgebonden wereldwijde, Europese en regionale actoren elkaar ontmoeten.

Het DGS beoogt alles in het werk te stellen opdat België zijn positie zowel op het internationale als op het Europese niveau behoudt en versterkt in de domeinen die betrekking hebben op de maritieme sector en dat zowel voor beroepsvaart als voor de pleziervaart.

Juridische aangelegenheden en Noordzee

De directie Juridische aangelegenheden, verkeer en Noordzee staat in voor het voorbereiden en het ondersteunen van de beleidsvorming inzake juridische scheepvaartangelegenheden en voor het tot stand komen van de regelgeving inzake scheepvaartveiligheid en bescherming van het mariene milieu met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en onderhandelt het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende internationale fora (Werkgroep Transportraad Europese Unie, de Internationale Arbeidsorganisatie, hierna de IAO genoemd, het "Legal Committee" van de "Internationale Maritieme Organisatie, hierna IMO genoemd,...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Kustwacht, interdepartementale

côtière, groupes de travail interdépartementaux,...), la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

La direction fournit un soutien politique à la DGN pour des matières liées au trafic maritime et au registre ainsi qu'à l'élaboration de la politique pour des questions liées à l'aménagement du territoire maritime sur le plan de la navigation et pour des questions liées aux responsabilités financières. La gestion du point de vue juridique du registre des navires battant pavillon belge fait partie intégrante de ses tâches.

Elle élabore des mesures relatives au trafic dans le cadre de l'utilisation multifonctionnelle et de l'aménagement du territoire de la Zone Economique Exclusive (ZEE) de la Belgique. Elle est en outre chargée du développement de la réglementation relative à la responsabilité maritime et de la délivrance de la certification y afférente. Elle traite les demandes d'autorisation pour arborer le pavillon belge et pour les affrètements coque nue sous pavillon étranger.

Sûreté

La direction Sûreté et ports est responsable de la préparation de la politique en matière de sûreté maritime et des questions portuaires.

La direction apporte son soutien au Directeur général agissant comme Président de l'Autorité Nationale pour la sûreté maritime dans la réalisation des missions de cette autorité.

Par ailleurs, la direction est responsable du développement juridique des questions de son ressort, notamment en ce qui concerne les responsabilités civiles et les enregistrements et fournit des avis juridiques à cet égard.

Exploitation et intermodalité / Navigation intérieure

La direction Exploitation et intermodalité est responsable de la préparation et du soutien à la politique en matière d'exploitation de la navigation ainsi que de l'apport nécessaire à l'établissement de la réglementation pour la mise en œuvre de la politique maritime de la Belgique.

La direction défend et négocie la position belge en matière de politique de la navigation dans les forums internationaux concernés (Organisation pour la coopération et le développement en Europe - OCDE,...) et participe de manière interactive au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux, la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

wergroepen,...) verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

De directie staat in voor de beleidsondersteuning van het DGS voor zeeverkeer- en register-aangelegenheden en is belast met het ondersteunen van de 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.

Beveiliging

De directie Beveiliging en havens staat in voor het voorbereiden van de beeldsvorming inzake scheepvaartbeveiliging en havenaangelegenheden.

De directie ondersteunt de Directeur-generaal als voorzitter van de Nationale Autoriteit voor maritieme beveiliging teneinde de opdrachten van deze autoriteit te realiseren.

Voorts staat de directie in voor de juridische ontwikkeling van de aangelegenheden binnen haar domein, met name inzake burgerlijke aansprakelijkheden en registratie, en verstrekt ze ter zake juridische adviezen.

Exploitatie en intermodaliteit / Binnenvaart

De directie Exploitatie en intermodaliteit staat in voor het voorbereiden van en het ondersteunen van de 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 (de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling - OESO,...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de directie het beleidsstandpunt voor die materie van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

La direction est responsable des questions économiques (accès au marché) et des tâches de coordination sur la base et en relation avec la politique européenne et celle des pays du Rhin, les règlements d'affrètement et le régime de responsabilité. A cet effet, elle participe aux réunions de la Commission Centrale pour la Navigation du Rhin (CCNR).

La direction rend des avis juridiques et des avis de technique nautique nécessaires à l'élaboration de la réglementation de navigation.

La direction est attentive aux questions socio-économiques en relation avec la navigation.

Sécurité et environnement

La direction Sécurité et environnement apporte son soutien à la politique visant l'amélioration de la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin en intervenant sur les aspects techniques des projets de textes réglementaires relatifs à la navigation maritime, fluviale et de plaisance.

La direction défend et négocie la position belge en matière de prescriptions techniques dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, IMO Maritime Safety Committee, IMO Marine Environment Protection Committee,...) et participe de manière interactive au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux, la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

Exécution de la politique

Navigation maritime

Le service Navigation maritime est chargé de l'exécution et du contrôle des dispositions légales et réglementaires applicables à la navigation maritime, relatives à la protection de la vie humaine, la propriété en mer, la prévention de la pollution de l'environnement marin, l'amélioration des conditions de vie à bord, le transport maritime de marchandises dangereuses et le contrôle sur la formation. Dans la plupart des cas, cette activité se déploie en application de réglementations émanant de l'IMO, OIT et de l'Union européenne, transposées en droit belge.

La gestion du point de vue technique du registre des navires battant pavillon belge fait partie intégrante de ses tâches.

De directie is 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. Hiertoe wordt er deelgenomen aan vergaderingen bij de Centrale Commissie voor de Rijnvaart (CCR).

De directie verstrekt juridisch en nautisch-technisch advies voor het opstellen van de scheepvaartregelgeving.

De directie behartigt sociaaleconomische aangelegenheden die verband houden met de scheepvaart.

Veiligheid en milieu

De directie Veiligheid en milieu ondersteunt het beleid gericht op het verbeteren van de scheepvaartveiligheid en het beveiligen van het mariene milieu door in te staan voor de technische aspecten van de ontwerp teksten van de regelgeving met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en onderhandelt het Belgische standpunt inzake de internationale ontwikkeling van de technische voorschriften in het kader van de desbetreffende internationale organisaties (werkgroep Transportraad Europese Unie, het IMO Maritime Safety Committee, het IMO Marine Environment Protection Committee,...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

Beleidsuitvoering

Zeevaart

De dienst Zeevaart is belast met de uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de zeescheepvaart met betrekking tot het beveiligen van de mensenlevens en de eigendommen op zee, het voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu, het verbeteren van de leefomstandigheden aan boord en het vervoer over zee van gevaarlijke goederen en de controle op de opleidingen. In de meeste gevallen gebeurt die activiteit in uitvoering van de in Belgisch recht omgezette internationale regelgeving uitgaande van de IMO, de IAO en de Europese Unie.

Het beheren van het Belgische vlag register vanuit technisch oogpunt behoort tot haar taken.

Le service Navigation maritime a deux missions essentielles qui trouvent leur origine dans des traités internationaux, la réglementation européenne et la transposition en législation nationale :

- 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.

Navigation de plaisance

Le service Navigation de plaisance est chargé de l'exécution des matières concernant le conducteur et le bateau : certification, immatriculation, enregistrement, inspection. Cette tâche concerne la navigation de plaisance aussi bien pour la navigation intérieure que pour la navigation en mer.

Le service Navigation de plaisance a deux missions essentielles autour du conducteur et du bateau qui trouvent leur origine dans la réglementation européenne et dans la législation nationale :

- La certification : la délivrance d'attestations liées à la personne ou au bateau, à la demande des intéressés (propriétaire, armateur, navigants,...), après vérification technique (bateau) ou de capacité (personnes) et qu'il soit apparu que les prescriptions réglementaires sont respectées ;
- l'inspection : des inspections statutaires et des inspections-surprises sont menées à bord des navires et bateaux, sur le terrain (terrains portuaires) et éventuellement auprès des instances reconnues dans le but de vérifier le respect de la réglementation maritime applicable aux navires ainsi qu'aux bateaux belges et étrangers.

Le service coordonne, défend et négocie la position belge dans les forums européens et nationaux concernés par la navigation de plaisance, entre autres (mais pas uniquement) autour des contrôles-type et des aspects techniques. Elle participe ainsi de manière active au développement de la réglementation. Dans les forums nationaux (Régions, groupes de travail interdépartementaux,...), le service mène la concertation avec les fédérations de plaisance de tout le pays et, si nécessaire, prend des

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.

Pleziervaart

De dienst Pleziervaart is bevoegd voor alle aangelegenheden inzake bestuurder en vaartuig: certificatie, immatriculatie, inspectie, registratie. Deze taak betreft zowel de pleziervaart op de binnenwateren als op zee.

De dienst Pleziervaart heeft inzake de bestuurder en het vaartuig twee essentiële opdrachten die hun oorsprong vinden in Europese regelgeving en in nationale wetgeving:

- Certificatie: het afleveren van persoonsgebonden brevetten en scheepsgebonden attesten op verzoek van belanghebbenden (scheepseigenaar, bedrijven, varenden,...) nadat aan de hand van een door haar opgestelde en georganiseerde bekwaamheidsproef (personen) of een door technisch onderzoek (vaartuigen) is gebleken dat aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan;
- inspectie: met het oog op het handhaven van de scheepvaartregelgeving met betrekking tot pleziervaart, worden verwachte en onverwachte inspecties uitgevoerd aan boord van dergelijke vaartuigen en bij erkende opleidingsinstellingen. Daarbij wordt samengewerkt met de andere federale diensten om een correcte inning van belastingen te verzekeren.

De dienst stemt af, verdedigt en onderhandelt het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende Europese en nationale fora rond pleziervaart. Onder meer (maar niet uitsluitend) inzake type keuringen en technische aspecten. Zij werkt aldus actief mee aan de ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Gewesten, interdepartementale werkgroepen,...) neemt deze dienst het initiatief tot overleg met de Federaties van de pleziervaart in het hele land en waar nodig neemt zij de regie om via de FOD

initiatives, via le SPF Mobilité et Transports, afin d'arriver à une position politique commune belge et dans l'intérêt de la Belgique dans la matière en question.

Objectifs stratégiques et opérationnels

Les dépenses et initiatives prévues pour le budget 2022 sont conformes aux objectifs stratégiques et opérationnels définis dans les notes de politique générale du Ministre de la Mobilité et des Transports Gilkinet et du Ministre de la Mer du Nord Van Quickenborne, ainsi qu'aux objectifs définis dans le contrat d'administration entre le SPF Mobilité et Transports et les ministres précités.

PROGRAMME 0

PROGRAMME DE SUBSISTANCE

Objectifs poursuivis par le programme

Ce programme comprend aussi bien les frais de fonctionnement spécifiques des services centraux que des services extérieurs.

Moyens mis en œuvre

01 Personnel

A.B. 33 53 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statuaire définitif et stagiaire.

Mobiliteit en Vervoer tot een overeenstemming te komen rond een beleidsstandpunt binnen België en voor België in de desbetreffende materie.

Strategische en operationele doelstellingen

De geplande uitgaven en initiatieven voor de begroting 2022 zijn in overeenstemming met de strategische en operationele doelstellingen die zijn vastgelegd in de beleidsnota's van de Minister van Mobiliteit en Vervoer Gilkinet en de Minister van Noordzee Van Quickenborne, alsook de doelstellingen geformuleerd in de bestuursovereenkomst tussen de FOD Mobiliteit en Vervoer en de vermelde ministers.

PROGRAMMA 0

BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Dit programma omvat zowel de specifieke werkingskosten van de centrale diensten als van de buitendiensten.

Aangewende middelen

01 Personeel

B.A. 33 53 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	B12022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	8 801	9 539	8 793	8 686	8 579	8 579	8 579	Vastleggingen
Liquidations	8 801	9 539	8 793	8 686	8 579	8 579	8 579	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit a été adapté aux besoins réels.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques :

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 125 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -125 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -192 000 euros
Correction technique 2022 : +192 000 euros
Total corrections techniques 2022 : +67 000 euros

Index (1,83 %) : 176 000 euros

Compensation : - 690 000 euros

Economies linéaires : -299 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 53 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel autre que statutaire.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties:

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 125 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -125 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -192 000 euro
Technische correctie 2022: +192 000 euro
Totaal technische correcties: +67 000 euro

Index (1,83 %): 176 000 euro

Compensatie: -690 000 euro

Lineaire besparingen: -299 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 53 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	333	334	439	435	431	431	431	Vastleggingen
Liquidations	333	334	439	435	431	431	431	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Ces crédits font partie de l'enveloppe globale de personnel du SPF et ont été adaptés conformément aux instructions et décisions (voir A.B. 21 01 110004).

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit a été adapté aux besoins réels.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsomveloppe van de FOD en werden aangepast overeenkomstig de onderrichtingen en beslissingen (zie B.A. 21 01 110004).

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques :

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 5 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -5 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -7 000 euros
Correction technique 2022 : +7 000 euros
Total corrections techniques 2022 : +2 000 euros

Index (1,83 %) : 6 000 euros

Compensation : +108 000 euros

Economies linéaires : -11 000 euros (2022)
CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

02 Frais de fonctionnement

A.B. 33 53 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties:

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningkredieten worden vermeerderd met 5 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -5 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -7 000 euro
Technische correctie 2022: +7 000 euro
Totaal technische correcties: +2 000 euro

Index (1,83 %) : 6 000 euro

Compensatie: +108 000 euro

Lineaire besparingen: -11 000 euro (2022)
CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

02 Werkingskosten

B.A. 33 53 02 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	253	660	603	596	589	639	639	Vastleggingen
Liquidations	250	660	603	596	589	639	639	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

I. INDEMNITÉS POUR FRAIS ALLOUÉES AU PERSONNEL

Un crédit doit être prévu pour le paiement des indemnités pour frais au personnel, pour des cartes de service et des frais de transport ainsi que pour les frais occasionnés par les missions à l'étranger.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

I. ONKOSTENVERGOEDINGEN AAN HET PERSONEEL

Er dient een krediet te worden voorzien voor de betaling van onkostenvergoedingen aan het personeel, voor dienstkaarten en vervoerskosten en voor onkosten voor buitenlandse zendingen.

AR du 13 juillet 2017 fixant les allocations et indemnités des membres du personnel de la fonction publique fédérale.

II. CONSEILS ET JURYS

Le conseil d'enquête maritime est un tribunal qui prononce des sanctions disciplinaires à l'encontre de membres d'équipage de bateaux naviguant sous pavillon belge principalement en raison d'infractions aux prescriptions de sécurité.

Loi du 30 juillet 1926 modifiée par la loi du 24 avril 2014 et modifiée par la loi du 19 janvier 2021 instituant un conseil d'enquête maritime.

AR du 5 février 1986 modifiant l'arrêté royal du 14 mai 1927 sur le Conseil d'enquête maritime.

La Commission pour la Navigation de plaisance est composée de représentants du gouvernement fédéral et des régions, des clubs de sport et des associations/organisations de jeunesse. Cette commission a pour mission d'évaluer les différents brevets qui ne sont pas délivrés par le gouvernement fédéral belge et, le cas échéant, de reconnaître leur équivalence avec les brevets fédéraux d'aptitude pour la conduite d'un navire. Ainsi, les plaisanciers qui ont déjà suivi une formation et reçu un brevet à un endroit particulier dans une région ou à l'étranger n'auront pas à passer un examen supplémentaire.

Loi du 5 juillet 2018 relative à la navigation de plaisance, art. 12.

AR du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, art. 8.2.

La Plateforme de concertation fédérale Navigation de plaisance est composée de représentants du gouvernement et des différents sous-secteurs de la navigation de plaisance. Sa principale mission est de conseiller les ministres compétents sur tous les aspects de la navigation de plaisance. La plateforme de concertation devra, entre autre, donner des conseils sur la liste des équipements pour les navires de plaisance et les sports de vague. Un conseil de la Plateforme de concertation fédérale Navigation de plaisance n'est pas contraignant.

AR du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, art. 8.14.

La Commission d'examen, présidée par la DG Navigation, est composée d'experts qui possèdent l'expertise théorique et pratique dans le domaine de la navigation de plaisance. Cette commission décrira les détails de la matière d'examen pour chaque brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire et préparera les

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

II. RADEN EN JURY'S

De Onderzoeksraad voor de Scheepvaart is een tuchtcollege die tuchtstraffen oplegt aan bemanningen van schepen die de Belgische vlag voeren, vooral omwille van het overtreden van veiligheidsvoorschriften.

Wet van 30 juli 1926 gewijzigd bij de wet van 24 april 2014 en gewijzigd bij de wet van 19 januari 2021 tot instelling van een onderzoeksraad voor de scheepvaart.

KB van 5 februari 1986 tot wijziging van het koninklijk besluit van 14 mei 1927 betreffende de Onderzoeksraad voor de Zeevaart.

De Commissie voor de Pleziervaart is samengesteld uit vertegenwoordigers van de federale overheid en de gewesten, de sportclubs en de jeugdverenigingen. Deze commissie heeft tot taak brevetten die niet door de Belgische federale overheid worden afgegeven te beoordelen en desgevallend de gelijkwaardigheid ervan met federale vaarbevoegdheidsbewijzen te erkennen. Op deze manier wordt vermeden dat pleziervaarders die reeds op een bepaalde plaats in een regio of in het buitenland een opleiding hebben gevolgd en een brevet bekomen, een extra examen moeten afleggen.

Wet van 5 juli 2018 betreffende de pleziervaart, art. 12.

KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, art. 8.2.

Het Federaal overlegplatform Pleziervaart is samengesteld uit vertegenwoordigers van de overheid en de verschillende deelsectoren in de pleziervaart. Hun voornaamste taak is het geven van advies aan de bevoegde ministers over alle aspecten van de pleziervaart. Zo zal het overlegplatform onder andere advies moeten geven over de lijst van uitrusting voor de pleziervaartuigen en de brandingsporten. Een advies van het Federaal overlegplatform Pleziervaart is niet-bindend.

KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, art. 8.14.

De examencommissie, die wordt voorgezeten door DG Scheepvaart, bestaat uit deskundigen die over de nodige theoretische en praktische expertise aangaande het varen met pleziervaartuigen beschikken. Deze commissie zal de details van de examenleerstof voor elk vaarbevoegdheidsbewijs

questions d'examen pour l'obtention d'un brevet d'aptitude pour la conduite d'un navire.

AR du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, art. 8.18.

La Commission d'experts, présidée par la DG Navigation, est composée d'experts qui ont des compétences dans la construction de bateaux de navigation intérieure et de leurs machines et qui sont titulaires des certificats de navigation nécessaires. La commission peut également être assisté par des experts spécialisés. Après enquête, la commission délivre des Certificat de l'Union pour bateaux de navigation intérieure pour les bateaux de plaisance (à partir d'une certaine longueur ou d'un certain volume) qui ne circulent que sur les voies navigables intérieures.

AR du 28 juin 2019 relatif à la navigation de plaisance, art. 8.26.

La Commission navigation intérieure, telle que visée dans le Code belge de la Navigation, donne un avis motivé sur toute question relative au secteur de la navigation intérieure (pour ce qui concerne les compétences fédérales) à la demande du Ministre qui a la réglementation du transport dans ses attributions. Elle joue un rôle de facilitateur dans les litiges concernant l'affrètement et ce, à la demande des parties concernées, et fixe des indicateurs pouvant aider le transport et l'affrètement en navigation intérieure, et notamment l'interdiction d'abuser d'une position de dépendance économique.

Code belge de la Navigation du 8 mai 2019, art. 3.6.1.6.

III AUDITS, ANALYSES ET CONSULTANCY

Afin de se conformer à l'Arrêté royal du 21 avril 2007 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins utilisés par des bateaux de navigation intérieure et à l'arrêté royal du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins, le SPF Mobilité et Transports doit prévoir certains échantillonnages et certaines inspections.

AR du 21 avril 2007 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins utilisés par des bateaux de navigation intérieure.

AR du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins.

beschrijven en zal examenvragen opmaken voor het bekomen van een vaarbevoegdheidsbewijs.

KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, art. 8.18.

De Commissie van deskundigen, die wordt voorgezeten door DG Scheepvaart, bestaat uit deskundigen die beschikken over expertise op het gebied van de bouw van binnenschepen en hun machines en die de nodige vaarbewijzen hebben. De commissie kan verder ook bijgestaan worden door gespecialiseerde deskundigen. Deze commissie reikt na onderzoek Uniebinnenvaartcertificaten uit voor pleziervaartuigen (vanaf een bepaalde lengte of volume) die enkel op de binnenwateren opereren.

KB van 28 juni 2019 betreffende de pleziervaart, art. 8.26.

De Commissie Binnenvaart, als bedoeld in het Belgisch Scheepvaartwetboek, brengt op verzoek van de minister die de reglementering van het vervoer in zijn bevoegdheid heeft een gemotiveerd advies uit over elke aangelegenheid die verband houdt met de binnenvaartsector (wat de federale bevoegdheden betreft), vervult een faciliterende rol bij geschillen over een bevrachting en dit op verzoek van de betrokken partijen en stelt indicatoren vast die behulpzaam kunnen zijn voor het vervoer en de bevrachting in de binnenvaart, en in het bijzonder het verbod op misbruik maken van een positie van economische afhankelijkheid.

Belgisch Scheepvaartwetboek van 8 mei 2019, art. 3.6.1.6.

III AUDITS, ANALYSES EN CONSULTANCY

Om te voldoen aan het koninklijk besluit van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt voor de binnenschepen en aan het koninklijk besluit van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen dient door de FOD Mobiliteit en Vervoer in diverse monsternemingen en inspecties te worden voorzien.

KB van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt voor binnenschepen.

KB van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen.

La Directive européenne 2009/21/EC (art. 8.1) stipule que le 17 juin 2012 au plus tard, chaque État membre élabore, met en œuvre et gère un système de gestion de la qualité pour la partie opérationnelle des activités de son administration liées à son statut d'État du pavillon. Ce système de gestion de la qualité est certifié conformément aux normes de qualité internationales applicables.

AR du 14 juillet 2020 concernant le contrôle du respect de la réglementation relative à la navigation, art. 2.7.

L'article 10 de AR du 4 septembre 2014 modifiant l'AR du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer et modifiant AR du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime stipule que la délivrance et la gestion des brevets d'aptitude et des certificats d'aptitude s'effectue en concordance avec le code STCW, sous un système certifié de contrôle de la qualité.

AR du 4 septembre 2014 modifiant l'AR du 24 mai 2006 concernant des brevets pour des gens de mer et modifiant AR du 20 juillet 1973 portant règlement sur l'inspection maritime, art. 10.

IV. ÉQUIPEMENT

La DGN doit pouvoir disposer de différentes sources en ce qui concerne la sûreté des navires et des ports belges :

Lloyds List Intelligence : importante base de données maritime contenant des informations pertinentes pour la CSM (Cellule Sécurité Maritime), le code ISPS (le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires) et l'application de la loi.

Cette base de données peut être utilisée en combinaison avec une forme d'automatisation et permet également d'effectuer une analyse des risques des navires à destination de ports belges.

Méthode de calcul de la dépense

I. Frais de fonctionnement relatifs au personnel (270 000 euros) :

-Cartes de services et frais de transport (25 000 euros);
-missions à l'étranger (245 000 euros) ;
-...

II. Membres externes des conseils et jurys (43 000 euros) :

-Allocations, frais de parcours et de séjour, jetons de présence,... des membres :

Europese Richtlijn 2009/21/EC (art 8.1) stelt dat elke Vlaggenstaat vanaf 17 juni 2012 een kwaliteitsmanagementsysteem moet implementeren en onderhouden. Het kwaliteitsmanagementsysteem moet gecertificeerd worden overeenkomstig de toepasselijke internationale kwaliteitsnormen.

KB van 14 juli 2020 inzake de handhaving van scheepvaartregelgeving, art. 2.7.

Artikel 10 van het KB van 4 september 2014 tot wijziging van het KB van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegheidsbewijzen voor zeevarenden en tot wijziging van het KB van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement stelt dat de afgifte en het beheer van vaarbevoegheidsbewijzen en bekwaamheidsbewijzen in overeenstemming met de bepalingen van de STCW-code beheerd moet worden onder een gecertificeerd kwaliteitsmanagementsysteem.

KB van 4 september 2014 tot wijziging van het KB van 24 mei 2006 inzake vaarbevoegheidsbewijzen voor zeevarenden en tot wijziging van het KB van 20 juli 1973 houdende zeevaartinspectiereglement, art. 10.

IV. UITRUSTING

Verschillende bronnen dienen ter beschikking te staan van het DGS met het oog op de beveiliging van de Belgische schepen en havens:

Lloyds List Intelligence: belangrijke scheepsdatabank met relevante informatie voor CMB (Cel Maritieme Beveiliging), ISPS (International Ship and Port Security) en ordehandhaving.

Deze databank kan gebruikt worden in combinatie met automatisering en kan ook gebruikt worden om een risicoanalyse te maken van schepen naar Belgische havens.

Berekeningsmethode van de uitgave

I. Werkingskosten met betrekking tot personeel (270 000 euro):

-Dienstkaarten en vervoerkosten (25 000 euro);
-buitenlandse zendingen (245 000 euro);
-...

II. Externe leden van raden en jury's (43 000 euro):

-Toelagen, reis- en verblijfkosten, zitpenningen,... van de leden:

- du Conseil d'enquête ;
- de la Commission d'examen ;
- de la Commission pour la navigation de plaisance ;
- de la Commission navigation intérieure.

III. Audits, analyses et consultancy (85 550 euros) :

- Audit externe et certification ISO 9001 : 2015 ;
- Analyses de combustible ;
- Audit STCW quinquennal ;
- Système « Current awareness » ;
- Missions de consultance ;
- Interprétation et raduction ;
- ...

IV. Équipement (91 800 euros) :

- Vêtements de sécurité et de travail ;
- Entretien gilets de sauvetage ;
- Petits équipements (mètres, cameras,...) ;
- Entretien des équipements : détecteurs de gaz, appareils de contrôls du souffle,... ;
- Assurance ;
- Frais de télécom ;
- Littérature professionnelle ;
- Accès digitaux aux données des navires ;
- Badges ;
- Papier sécurisé ;
- ...

V. Utilisation des véhicules de service (105 600 euros) :

- Entretien ;
- Carburant ;
- Réparations ;
- Assurances ;
- Contrôle technique ;
- ...

VI. Public relations (27 050 euros) :

- Participation à des salons ;
- Catering lors de réunions ;
- Fleurs ;
- Teambuilding ;
- Cadeau de Saint-Nicolas ;
- ...

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -13 000 euros

Correction technique 2022 : +13 000 euros

- van de Onderzoeksraad;
- van de Examencommissie;
- van de Commissie Pleziervaart;

-van de Commissie Binnenvaart.

III. Audits, analyses en consultancy (85 550 euro) :

- Externe audit en certificatie ISO 9001: 2015;
- Brandstofanalyses;
- STCW 5-jaarlijkse audit;
- « Current awareness » systeem;
- Consultancy opdrachten;
- Tolkopdrachten en vertaling;
- ...

IV. Uitrusting (91 800 euro):

- Veiligheidskledij en werkkleding;
- Onderhoud van reddingsvesten;
- Klein materiaal (rolmeters, fototoestellen,...);
- Onderhoud van goederen: gasdetectietoestellen, analysetoestellen voor controle van zwavel,...;
- Verzekering;
- Telecomkosten;
- Vakliteratuur;
- Digitale toegang tot vaartuiggegevens;
- Badges;
- Veiligheidspapier;
- ...

V. Gebruik van dienstvoertuigen (105 600 euro):

- Onderhoud;
- Brandstof;
- Herstellingen;
- Verzekering;
- Technische keuring;
- ...

VI. Public relations (27 050 euro):

- Participatie aan beurzen;
- Catering op vergadering;
- Bloemen;
- Teambuilding;
- Sinterklaasgeschenk;
- ...

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -13 000 euro

Technische correctie: +13 000 euros

Index (1,8 %) : 12 000 euros

Compensation : - 62 000 euros

Transfert vers l'A.B. 33 53 10 121122

Economies linéaires : -20 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 53 02 741001 : Dépenses pour l'achat de matériel roulant.

Index (1,8%): 12 000 euro

Compensatie: -62 000 euro

Transfer naar B.A. 33 53 10 121222

Lineaire besparingen: -20 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 53 02 741001: Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	35	134	134	134	134	134	134	Vastleggingen
Liquidations	122	134	134	134	134	134	134	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

L'achat de voitures pour remplacer un nombre de voitures de service.
La Direction générale Navigation dispose d'un important parc automobile.
Les véhicules sont utilisés par les inspecteurs de la Direction générale Navigation.

Méthode de calcul de la dépense

Lors de l'achat de véhicules, on analyse toujours quel type de véhicule est le plus approprié dans le cadre du budget disponible, en termes de nombre et de respect de l'environnement. Ceci influence naturellement le prix. L'achat de 7 véhicules de service est prévu.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Index (1,8 %) : 2 000 euros

Compensation : -2 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van wagens ter vervanging van een aantal dienstvoertuigen.
Het Directoraat-generaal Scheepvaart heeft een belangrijk wagenpark.
De voertuigen worden gebruikt door de inspecteurs van het Directoraat-generaal Scheepvaart.

Berekeningsmethode van de uitgave

Bij het aankopen van voertuigen wordt steeds de afweging gemaakt welke soort voertuigen binnen het ter beschikking gestelde budget het meest geschikt zijn, naar aantal en naar milieuvriendelijkheid. Dit heeft vanzelfsprekend een invloed op de prijs. De aankoop van 7 dienstvoertuigen wordt voorzien.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Index (1,8 %) : 2 000 euro

Compensatie: -2 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 53 02 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exception des dépenses informatiques.

B.A. 33 53 02 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	30	10	10	10	10	10	Vastleggingen
Liquidations	2	30	10	10	10	10	10	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Achat d'appareils de mesure (électroniques).

Lors des inspections, les inspecteurs doivent entre autres être équipés de compteurs à gaz. Ceux-ci constituent un élément indispensable de l'équipement de sécurité.

Méthode de calcul de la dépense

-4 000 euros pour l'achat d'un dispositif d'aspiration de carburant des réservoirs de soute.
-6 000 euros pour le renouvellement du matériel de travail (électronique) durable (sonomètres classe I et classe II, mesureurs d'oxygène et appareils de détection de gaz).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Index (1,8 %) : 1 000 euros

Compensation : -21 000 euros

En 2021, l'achat de matériel de contrôle du poids des conteneurs était prévu : 20 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 1

MODERNISATION DU DROIT DE LA NAVIGATION

Objectifs poursuivis par le programme

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Aankoop van een aantal (elektronische) meetinstrumenten.

Bij de inspecties de inspecteurs dienen onder andere te worden uitgerust met gasmeters. De gasmeters zijn een noodzakelijk element van de veiligheidsuitrusting.

Berekeningsmethode van de uitgave

-4 000 euro voor de aankoop van een apparaat om brandstof uit bunkertanks omhoog te zuigen.
-6 000 euro voor de vernieuwing van duurzaam (elektronisch) werkmateriaal (geluidsmeters klasse I en klasse II, zuurstofmeters en gasdetectietoestellen).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Index (1,8 %) : 1 000 euro

Compensatie : -21 000 euro

In 2021 werd de aankoop voorzien van toestellen voor de controle van containergewicht: 20 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 1

MODERNISERING VAN HET SCHEEPVAARTRECHT

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Ce programme comprend la mise en œuvre du Code belge de la navigation et la modernisation du transport maritime et fluvial.

Moyens mis en œuvre

10. Révision du droit maritime

A.B. 33 53 10 121122 : Frais divers liés aux travaux de révision du droit maritime hors frais informatiques.

Dit programma omvat de uitvoering van het Belgisch scheepvaartwetboek en de modernisering van de scheepvaart.

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.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	172	143	191	189	187	137	137	Vastleggingen
Liquidations	103	143	191	189	187	137	137	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Le Code belge de la navigation a mis à jour une branche complète du droit qui a des conséquences importantes sur le commerce maritime, le transport maritime, les opérations portuaires et la pratique juridique.

Les initiatives nécessaires seront prises au sein de la direction générale Navigation pour mettre en œuvre cette révision.

En outre, des initiatives sont prises pour moderniser la navigation en général et en particulier en ce qui concerne l'environnement et la durabilité, la sûreté et la sécurité.

Au sein de la Direction générale Navigation, les initiatives nécessaires sont prises pour compléter la révision du Code belge de la Navigation et l'actualisation du droit maritime en général.

Ces initiatives doivent permettre de répondre aux évolutions nationales, européennes et internationales. En outre, il s'agit non seulement de questions juridiques mais surtout de réponses à apporter aux évolutions dans de nombreux autres domaines du transport maritime : l'environnement et durabilité, les aspects sociaux, la sûreté et la sécurité, les évolutions techniques et technologiques ... sans oublier l'élément humain bien sûr.

L'administration n'a pas suffisamment de personnel pour cela. Le recours à des experts externes se fera par le biais de marchés publics. La Belgique, en tant qu'État du pavillon, État du port et État côtier, doit être

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het Belgisch Scheepvaartwetboek heeft een volledige rechtstak geactualiseerd die belangrijke gevolgen heeft voor de zeehandel, de scheepvaart, het havenbedrijf en de rechtspraak.

Binnen het Directoraat-generaal Scheepvaart zullen de nodige initiatieven worden ondernomen ter uitvoering van deze herziening.

Daarnaast worden initiatieven genomen tot modernisering van de scheepvaart in het algemeen en in het bijzonder inzake milieu en duurzaamheid, veiligheid en beveiliging.

Binnen het Directoraat-generaal Scheepvaart worden de nodige initiatieven ondernomen ter aanvulling van de herziening van het scheepvaartwetboek en de actualisering van het scheepvaartrecht in het algemeen.

Deze initiatieven moeten toelaten om in te spelen op nationale, Europese en internationale evoluties. Bovendien gaat het niet alleen om juridische aangelegenheden maar vooral over het inspelen op evoluties op vele andere vlakken van de scheepvaart: milieu en duurzaamheid, sociale aspecten, veiligheid en beveiliging, technische en technologische evoluties ... om het menselijk element natuurlijk niet te vergeten.

De administratie is hiervoor onvoldoende bemand. Beroep op externe deskundigen zal gebeuren door middel van overheidsopdrachten. Het komt er voor België als vlaggenstaat, havenstaat en kuststaat op

en mesure de réagir rapidement.

Méthode de calcul de la dépense

Mise en œuvre d'études et de recherches dans le cadre de l'économie circulaire : 67 000 euros.

Consultance externe pour affiner la politique maritime intégrée belge, en mettant l'accent sur les régions. Cette mission s'inscrit dans le cadre du fonctionnement de l'appareil gouvernemental : 20 000 euros.

Mise en œuvre du Code belge de la Navigation, en particulier la mise à jour du Règlement sur l'inspection maritime (la sûreté) : 20 000 euros.

Mise en œuvre d'une étude obligatoire dans le cadre de la durabilité, plus particulièrement pour faciliter l'accès maritime suite à l'expansion des futurs parcs éoliens : 64 000 euros.

Réalisation d'une étude dans le cadre de la durabilité, pour les « Remote Control Operator » : 25 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Compensation : +47 000 euros

Les propositions budgétaires sont basées sur la planification pluriannuelle des besoins.

En 2022, 50 000 euros supplémentaires doivent être prévus pour la recherche et les études dans le cadre de la modernisation du transport maritime.

Ces crédits sont compensés car les contrôles en mer ne sont pas attendus avant 2025 (A.B. 33 53 02 121101).

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% a été réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -3 000 euros

Correction technique 2022 : +3 000 euros

Index (1,8 %) : 3 000 euros

Economies linéaires : -5 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

aan om hier snel op te kunnen inspelen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Uitvoering van studie en onderzoek in het kader van circulaire economie: 67 000 euro.

Externe consultancy voor de verdere verfijning van de Belgian Maritime Integrated Policy met aandacht van het plan naar de regio's toe. Deze opdracht kadert in de werking van het overheidsapparaat: 20 000 euro.

Uitvoering van het Belgisch Scheepvaartwetboek, meer bepaald de actualisering van het Zeevaartinspectiereglement (veiligheid): 20 000 euro.

Uitvoering van een verplichte studie in het kader van duurzaamheid, meer bepaald om de maritieme toegang te faciliteren ingevolge de uitbreiding van de toekomstige windmolenparken: 64 000 euro.

Uitvoering van een studie in het kader van duurzaamheid, voor "Remote Control Operators": 25 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Compensatie: +47 000 euro

De begrotingsvoorstellen zijn gebaseerd op de meerjarenbehoefteplanning.

In 2022 dient 50 000 euro extra voorzien te worden voor onderzoek en studies in het kader van de modernisering van de scheepvaart.

Deze kredieten worden gecompenseerd omdat de controles op zee niet worden verwacht voor 2025 (B.A. 33 53 02 121101).

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -3 000 euro

Technische correcties 2022: +3 000 euros

Index (1,8%): 3 000 euro

Lineaire besparingen: -5 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

PROGRAMME 2**CONTRIBUTIONS A DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES****Objectifs poursuivis par le programme**

Dans le cadre de ce programme, la Belgique satisfait à ses obligations internationales en matière de navigation. Considérant le fait que la Belgique possède une flotte marchande considérable, il est important pour la Belgique de satisfaire à ses obligations internationales en tant qu'État de pavillon et de suivre de près les évolutions en matière de navigation internationale.

Moyens mis en œuvre**20. Respect des engagements internationaux.**

A.B. 33 53 20 354001 : Associations internationales maritimes; OMI - Londres, Patrouilles Atlantiques (cfr. art. 2.33.2 Budget général des dépenses).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMMA 2**BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

In het kader van dit programma voldoet België aan zijn internationale verplichtingen betreffende de scheepvaart. Gelet op het feit dat België een aanzienlijke koopvaardijvloot heeft, is het voor België als vlaggenstaat van belang om aan zijn internationale verplichtingen te voldoen en de evoluties in de internationale scheepvaart van nabij te volgen.

Aangewende middelen**20. Nakomen van internationale verbintenissen.**

B.A. 33 53 20 354001: Internationale maritieme organisaties; IMO - Londen, Atlantische patrouilles (cfr. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	221	279	289	289	289	289	289	Vastleggingen
Liquidations	221	279	289	289	289	289	289	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire**I. ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)**

Loi du 26 juin 1951 portant approbation de la Convention relative à la Création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale et des Annexes, signées à Genève le 6 mars 1948.

II. MEMORANDUM D'ENTENTE DE PARIS (PARIS MOU)

Le Mémoire d'Entente (MOU) de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port et l'accord

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**I. INTERNATIONALE MARITIEME ORGANISATIE (IMO)**

Wet van 26 juni 1951 houdende goedkeuring van het Verdrag nopens de oprichting van een Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie zomede de Bijlagen, ondertekend te Genève op 6 maart 1948.

II. PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING (PARIS MOU)

Het Memorandum van Overeenstemming (MOU) van Parijs houdende controle van de schepen door de

financier y relatif, signé à Paris le 26 janvier 1982 ;

Directive 2009/16/EG du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative au contrôle par l'État du port (refonte) (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE) ;

Arrêté royal du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'État du port.

III. NORTH ATLANTIC ICE PATROL (NAIP)

Loi du 10 août 1979 portant approbation de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et de l'Annexe, faites à Londres le 1er novembre 1974 et du Protocole de 1978 relatif à cette Convention, et de l'Annexe, fait à Londres le 17 février 1978.

Présentation intégrale de l'organe subventionné

I. L'Organisation Maritime Internationale est une agence des Nations Unies, responsable de la sécurité de la navigation et de la prévention de la pollution du milieu marin par les navires.

La Belgique est membre de l'OMI depuis 1951 (Loi du 26 juin 1951 portant approbation de la Convention relative à la Création d'une Organisation maritime consultative intergouvernementale et des Annexes, signées à Genève le 6 mars 1948).

II. L'organisation "MOU de Paris" se compose de 27 administrations maritimes et englobe les eaux des États côtiers européens et le bassin de l'Atlantique Nord de l'Amérique du Nord à l'Europe. L'organisation défend un système harmonisé de contrôle de l'État du port. Ce contrôle fait en sorte que les navires respectent les normes internationales de sécurité, de sûreté et de respect de l'environnement. Sont également prises en compte les conditions de vie et de travail des équipages à bord.

Depuis 1982, la Belgique est membre du MOU de Paris (annexe 5, point 7 du Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port et l'accord financier y relatif, signé à Paris le 26 janvier 1982).

III. Le "North Atlantic Ice Patrol" contribue à la sécurité et à l'efficacité de la navigation ainsi qu'à la protection du milieu marin par une surveillance de la présence d'icebergs dans l'Atlantique Nord.

havenstaat als mede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982;

Richtlijn 2009/16/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 betreffende havenstaatcontrole (herschikking) (voor de EER relevante tekst);

Koninklijk besluit van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole.

III. NORTH ATLANTIC ICE PATROL (NAIP)

Wet van 10 augustus 1979 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, en van het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978.

Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

I. De Internationale Maritieme Organisatie is een agentschap van de Verenigde Naties en is verantwoordelijk voor de veiligheid van de scheepvaart en de preventie van verontreiniging van de zee door schepen.

België is sinds 1951 lid van IMO (Wet van 26 juni 1951 houdende goedkeuring van het Verdrag nopens de oprichting van een Intergouvernementele Maritieme Consultatieve Organisatie zomede de Bijlagen, ondertekend op 6 maart 1948 te Genève).

II. De organisatie "Paris MOU" bestaat uit 27 maritieme administraties en omvat de wateren van de Europese kuststaten en het Noord-Atlantisch bekken Noord-Amerika tot Europa. De organisatie verdedigt een geharmoniseerd stelsel van havenstaatcontrole. Dergelijke controle dient ervoor te zorgen dat schepen voldoen aan de internationale veiligheid, beveiliging en milieunormen. Tevens wordt er toegezien op de leef- en werkomstandigheden van de bemanning.

België is sinds 1982 lid van Paris MOU (bijlage 5, punt 7 van Het Memorandum van Overeenstemming (MOU) van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat als mede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982).

III. De "North Atlantic Ice Patrol" draagt bij tot de veiligheid en de efficiëntie van de scheepvaart en tot de bescherming van het mariene milieu door het opvolgen van de aanwezigheid van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

La Belgique est membre du NAIP depuis 1979 (Loi du 10 août 1979 portant approbation de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, et de l'Annexe, faites à Londres le 1er novembre 1974 et du Protocole de 1978 relatif à cette Convention, et de l'Annexe, fait à Londres le 17 février 1978).

Méthode de calcul de la dépense

I. La contribution des états membres aux frais de fonctionnement de l'Organisation maritime internationale (OMI) est composée de trois éléments, à savoir : un montant fixe minimum qui est le même pour l'ensemble des états membres, un pourcentage qui dépend de la contribution NU et un montant variable qui est fixé sur la base de la jauge brute de la flotte de l'état membre. Pour la détermination du montant du troisième élément, il y a lieu de tenir compte de la jauge brute de la flotte belge tel qu'elle sera publiée dans le "Lloyds Register". La contribution annuelle est estimée à 182 000 GBP (212 000 euros).

II. Concerne la contribution de la Belgique aux frais de fonctionnement du Secrétariat pour le système d'information dans le cadre du Mémoire d'Entente de Paris concernant le contrôle des bateaux par l'État du port et également de l'accord financier y afférent signé à Paris le 26 janvier 1982. La contribution annuelle pour 2022 est estimée à 39 000 euros.

III. La Belgique devra payer une partie des frais résultant de l'organisation d'un service de patrouille d'observation des icebergs dans l'océan Atlantique nord. Le montant à payer est déterminé sur base de la jauge brute de la flotte Belge. La contribution annuelle est estimée à 43 300 USD (38 000 euros).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

- 1) Contribution IMO : Différence de taux de change de +9 000 euros.
- 2) Contribution North Atlantic Ice Patrol: Différence de taux de change de +1 000 euros.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

België is sinds 1979 lid van NAIP (Wet van 10 augustus 1979 houdende goedkeuring van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 1 november 1974, en van het Protocol van 1978 betreffende dit Verdrag, en van de Bijlage, opgemaakt te Londen op 17 februari 1978).

Berekeningsmethode van de uitgave

I. De bijdrage van de lidstaten in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is samengesteld uit drie componenten namelijk: een vast minimumbedrag dat voor elke lidstaat gelijk is, een percentage dat afhankelijk is van de VN-bijdrage van de lidstaat en een veranderlijk bedrag dat bepaald wordt op basis van de bruto tonnenmaat van de vloot van de lidstaat. Voor het bepalen van de derde component moet er rekening worden gehouden met de bruto tonnenmaat van de Belgische vloot zoals die zal worden gepubliceerd in "Lloyds register". De jaarlijkse bijdrage wordt geraamd op 182 000 GBP (212 000 euro).

II. Het betreft de bijdrage van België in de werkingskosten van het Secretariaat voor het informatiesysteem in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat als mede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982. De jaarlijkse bijdrage voor 2022 wordt geraamd op 39 000 euro.

III. België zal een aandeel moeten betalen in de kosten voortspruitende uit het organiseren van een patroilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan. Het te betalen bedrag wordt bepaald op basis van de bruto tonnenmaat van de Belgische vloot. De jaarlijkse bijdrage wordt geraamd op 43 300 USD (38 000 euro).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

- 1) Bijdrage IMO: Wisselkoersverschil van +9 000 euro.
- 2) Bijdrage North Atlantic Ice Patrol: Wisselkoersverschil van +1 000 euro.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 55****INFRASTRUCTURE TRANSPORT*****Missions assignées***

La Direction Infrastructure de Transports a pour mission de mettre en œuvre l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993 entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale qui a pour objet de réaliser une série d'initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles. Cet Accord de Coopération est appelé 'Beliris'.

L'équipe de Beliris met son expertise au service de ses partenaires et s'investit au quotidien dans des projets de qualité et durables qui améliorent la qualité de vie de leurs futurs utilisateurs. Beliris agit en tant que maître d'ouvrage et concrétise les idées de ses partenaires. Par son action, Beliris met en scène les besoins des bruxellois et des visiteurs de la capitale.

En 28 ans, Beliris a permis :

- de redynamiser de nombreux quartiers ;
- de créer des espaces publics de qualité ;
- de créer de nombreuses plaines de jeux ;
- de créer des nouveaux parcs et d'en préserver d'autres ;
- de rénover des infrastructures sportives ;
- de sécuriser de nombreux abords d'école ;
- de rénover ou d'améliorer des théâtres et d'autres infrastructures à vocation culturelle ;
- de mettre en valeur le patrimoine bruxellois ;
- de réaménager des rues, des avenues et des boulevards ;
- de rénover ou créer des stations de métro ;
- d'investir dans le développement du tram ;
- de créer des pistes cyclables ;
- de rénover des logements sociaux.

PROGRAMME 1**ACCORD DE COOPERATION ÉTAT FEDERAL –
REGION DE BRUXELLES-CAPITALE*****Objectifs poursuivis par le programme***

Crédits de liquidation pour les paiements des engagements avant la création du fonds de

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 55****VERVOERSINFRASTRUCTUUR*****Toegewezen opdrachten***

De Directie Vervoerinfrastructuur heeft als missie het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de federale staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, dat als voorwerp het realiseren van een reeks initiatieven om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te promoten heeft, uit te voeren. Dit samenwerkingsakkoord wordt 'Beliris' genoemd.

De diensten van Beliris stellen hun expertise ten dienste van hun partners en wijden zich elke dag aan kwaliteitsvolle en duurzame projecten die de levenskwaliteit van de toekomstige gebruikers zullen verbeteren. Beliris treedt op als bouwheer en verwezenlijkt de ideeën van hun partners. Door de inspanningen van Beliris worden de noden van de Brusselaars en de bezoekers van onze hoofdstad ingevuld.

In 28 jaar tijd heeft Beliris:

- talrijke wijken laten heropleven;
- kwaliteitsvolle openbare ruimtes gecreëerd;
- verschillende speelpleinen gebouwd;
- nieuwe parken aangelegd en andere opgefrist;
- sportinfrastructuren vernieuwd;
- schoolomgevingen beveiligd;
- theaters en andere culturele infrastructuur gerenoveerd of verbeterd;
- het Brussels erfgoed opgewaardeerd;
- straten, lanen en steenwegen heraangelegd;
- metrostations gerenoveerd en gebouwd;
- geïnvesteerd in het tramnet;
- fietspaden aangelegd;
- sociale woningen gerenoveerd.

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 ter

financement du rôle international et de la fonction de la capitale de Bruxelles par la loi du 10 août 2001.

Moyens mis en œuvre

10. Accord de Coopération État fédéral Région de Bruxelles-Capitale

A.B. 33 55 10 653503 : Accord de Coopération État fédéral/Région de Bruxelles Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).

financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel door de wet van 10 augustus 2001.

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).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Il n'y a plus de liquidations prévues.

PROGRAMME 2

FONDS DE FINANCEMENT DU RÔLE INTERNATIONAL ET DE LA FONCTION DE CAPITALE DE BRUXELLES

Objectifs poursuivis par le programme

Base légale ou réglementaire

La Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 8 août 1988, notamment l'article 6, § 1^{er}, X, l'article 6, § 3, 5^o et l'article 92 bis, § 1^{er} ;

la Loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 43 ;

l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993 entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles ;

les Avenants à cet Accord de Coopération : l'Avenant n° 1 du 29 juillet 1994, l'avenant n° 2 du 22 mai 1997, l'Avenant n° 3 du 29 janvier 1998, l'Avenant n° 4 du 2 juin 1999, l'Avenant n° 5 du 28 février 2000, l'Avenant n° 6 du 16 janvier 2001, l'Avenant n° 7 du 27 février 2002, l'avenant n° 8 du 20 février 2003, l'Avenant n° 9

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vereffeningen meer voorzien.

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^o en het artikel 92 bis, § 1;

bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid het artikel 43;

Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot bepaalde initiatieven bestemd om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te bevorderen;

de Bijakten aan dit Samenwerkingsakkoord: Bijakte nr. 1 van 29 juli 1994, Bijakte nr. 2 van 22 mei 1997, Bijakte nr. 3 van 29 januari 1998, Bijakte nr. 4 van 2 juni 1999, Bijakte nr. 5 van 28 februari 2000, Bijakte nr. 6 van 16 januari 2001, Bijakte nr. 7 van 27 februari 2002, Bijakte nr. 8 van 20 februari 2003, Bijakte nr. 9 van 22

du 22 avril 2005, l'avenant n° 10 du 6 mai 2008, l'Avenant n° 10 bis du 27 juillet 2011, l'Avenant n° 11 du 8 juin 2012 et l'Avenant n° 12 du 24 mars 2016, l'Avenant n° 13 du 3 octobre 2018, l'Avenant n° 14 du 26 mai 2021 ;

la loi du 10 août 2001 créant un Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles tel qu'elle a été amendée par la suite.

Objet des dépenses

Les crédits repris au budget ci-après ressortent de l'application des lois des 08.08.1988 (loi de Compétences) et 12.01.1989 (art. 43) (loi de Financement) par lesquelles l'État peut exécuter des travaux à caractère national et/ou international.

La concrétisation de l'Accord de Coopération État fédéral / Région de Bruxelles-Capitale du 15.09.1993 et des Avenants n° 1 à 14 a été traduite en termes financiers dans les budgets successifs du département.

L'Accord de Coopération entre l'État et la Région de Bruxelles-Capitale est en effet un accord politique par lequel l'État fédéral s'engage à mettre à la disposition de la région de Bruxelles-capitale : 49 578 704 euros par an de 1993 à 1997, 50 570 279 euros en 1998, 51 561 853 euros en 1999, 63 956 629 euros en 2000, 76 351 205 euros par an en 2001 et 2002 et 101 190 000 euros par an en 2003, 2004, 2005 et 2006, 125 000 000 euros en 2007 ; 375 000 000 euros sur 3 ans (2008 à 2010) ; 375 000 000 euros sur 3 ans (2012 à 2014) ; 375 000 000 euros (125 millions par an) pour la période 2015-2017 ; 250 000 000 euros (125 millions par an) pour la période 2018-2019 ; 383 587 920 euro (125 millions par an à indexer) pour la période 2020-2022 et ce afin de financer l'exécution de certaines initiatives permettant de promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Ces initiatives sont fixées en consensus par le Comité de Coopération État fédéral / Région de Bruxelles Capitale. Après l'approbation du Gouvernement fédéral et du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, l'Avenant est signé par les ministres du Comité de Coopération.

L'Avenant n° 14 a été approuvé le 26 mai 2021 et prévoit le programme pour les années 2020-2022. Le budget global prévu s'élève à 845 782 172,48 euros.

april 2005, Bijakte nr. 10 van 6 mei 2008 en Bijakte nr. 10 bis van 27 juli 2011, Bijakte nr. 11 van 8 juni 201, Bijakte nr. 12 van 24 maart 2016, Bijakte nr. 13 van 3 oktober 2018, Bijakte nr. 14 van 26 mei 2021;

wet van 10 augustus 2001 ter oprichting van een fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, zoals ze achteraf werd gewijzigd.

Voorwerp van de uitgaven

De in onderhavig budget voorziene kredieten vloeien voort uit de toepassing van de wetten van 08.08.1988 (Bevoegdheidswet) en van 12.01.1989 (art. 43) (Financieringswet) waardoor de Staat werken met een nationaal en/of internationaal karakter kan uitvoeren.

De concretisering van het Samenwerkingsakkoord Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 15.09.1993 en van de Bijakten nrs. 1 tot 14 werd in financiële termen vertaald in de achtereenvolgende begrotingen van het departement.

Het Samenwerkingsakkoord tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een politiek akkoord waarbij de Federale Staat zich verbindt om van 1993 tot 1997 49 578 704 euro per jaar, in 1998 50 570 279 euro, in 1999 51 561 853 euro, in 2000 63 956 629 euro, in 2001 en 2002 76 351 205 euro per jaar, en in 2003, 2004, 2005 en 2006 101 190 000 euro per jaar, voor 2007 125 000 000 euro; 375 000 000 euro voor de periode van 3 jaar (2008 tot en met 2010); 375 000 000 euro (125 miljoen per jaar) voor de periode 2012-2014; 375 000 000 euro (125 miljoen per jaar) voor de periode 2015-2017; 250 000 000 euro (125 miljoen per jaar) voor de periode 2018-2019; 383 587 920 euro (125 miljoen per jaar te indexeren) voor de periode 2020-2022 ter beschikking te stellen van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, om de uitvoering van bepaalde initiatieven te financieren, die de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel bevorderen.

Deze initiatieven worden, na bespreking, vastgesteld door het Samenwerkingscomité Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Na goedkeuring door de Federale Regering en door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de Bijakte ondertekend door de ministers van het Samenwerkingscomité.

Bijakte nr. 14 werd goedgekeurd op 26 mei 2021 en voorziet een programma voor de jaren 2020-2022. Het totaal voorziene budget bedraagt 845 782 172,48 euro.

Les grands axes de l'Avenant n° 14

Ce programme fait la part belle aux initiatives visant à promouvoir le transport public et la mobilité douce par la création d'un RER vélo ou l'extension du métro, dans un esprit d'amélioration de l'intermodalité à Bruxelles. Toutes les initiatives, petites et grandes, visent à mieux penser les modes de déplacement et accordent une attention particulière à l'accessibilité, à la sécurité piétonne et cycliste et aux transports en commun. Par ce programme, Beliris veut mener des investissements à long terme qui ont une réelle plus-value à long terme pour les habitants et les visiteurs de Bruxelles.

L'Avenant 14 s'articule autour de 5 grands axes : mobilité, revitalisation et développement urbain, culture sports et patrimoine, espaces publics et espaces verts, infrastructures à finalité économique et centres de formation.

1. Mobilité

Un tiers du budget est consacré à la mobilité, une grande attention étant accordée aux infrastructures routières inclusives qui donnent plus d'espace aux cyclistes, aux marcheurs et aux autres usagers actifs de la route et améliorent l'accessibilité pour les personnes moins valides. L'accent est mis sur la poursuite du développement du réseau cyclable bruxellois, la construction de 3 ponts piétonniers et la rénovation de 3 grandes avenues : Toison d'Or, Lambermont et Emile Bockstael

2. Revitalisation et développement urbain

Un quart du budget est consacré au développement urbain et à la revitalisation des quartiers par le développement de zones prioritaires telles que Biestebroek, Josaphat et Delta, la contribution aux contrats de quartier et la rénovation de logements sociaux. L'objectif est toujours le même : créer des quartiers de qualité qui invitent à se promener, à faire du sport et à se rencontrer, et créer des espaces de vie agréables pour les Bruxellois. En bref : faire en sorte que Bruxelles reste une ville dynamique.

3. Culture, sport et patrimoine

Un cinquième du budget a été alloué à la culture, aux sports et au patrimoine. Le plus grand projet de cette catégorie est la construction d'un stade national de hockey. Parmi les autres projets, citons la création de plusieurs centres culturels ou artistiques, un complexe sportif à Evere, et une intervention, petite mais importante, pour l'Atomium et la Bibliothèque Royale.

4. Espaces publics et espaces verts

9 % du budget sont consacrés aux espaces verts ou aux espaces publics pour, entre autres, l'aménagement

De hoofdlijnen van Bijakte nr. 14

Het merendeel van het programma wordt gewijd aan initiatieven die het openbaar vervoer en de zachte mobiliteit bevorderen door de creatie van een fiets-GEN of de uitbreiding van de metro, die de intermodaliteit in Brussel verbeteren. Al deze initiatieven, zowel grote als kleine, zoeken betere manieren om ons te verplaatsen en besteden extra aandacht aan toegankelijkheid, veiligheid van voetgangers en fietsers en openbaar vervoer. Door dit programma wil Beliris investeringen uitvoeren die ook op lange termijn een echte meerwaarde hebben voor de bewoners en de bezoekers van Brussel.

Bijakte 14 zet in op 5 grote domeinen: mobiliteit, herwaardering wijken en stadsontwikkeling, cultuur sport en erfgoed, openbare ruimten en groene zones, economische infrastructuur en opleidingscentra.

1. Mobiliteit

Een derde van het budget wordt besteed aan mobiliteit, waarbij veel aandacht gaat naar inclusieve weginfrastructuur die fietsers, wandelaars en andere actieve weggebruikers meer ruimte geeft en de toegankelijkheid voor mindervalide personen verbetert. Er wordt ingezet op de verdere ontwikkeling van het fietsnetwerk van Brussel, de bouw van 3 voetgangersbruggen en de herinrichting van 3 grote lanen: Guldenvlies, Lambermont en Emile Bockstael.

2. Herwaardering wijken en stadsontwikkeling

Een vierde gaat naar stadsontwikkeling en heropleving van wijken via de ontwikkeling van prioritaire zones als Biestebroek, Josaphat en Delta, bijdragen aan wijkcontracten en de renovatie van sociale woningen. Het doel is steeds dezelfde: hoogwaardige wijken aanleggen die uitnodigen om buiten te wandelen, sporten en elkaar te ontmoeten, en aangename leefruimtes creëren voor de Brusselaars. Kortom: zorgen dat Brussel een bruisende stad blijft.

3. Cultuur, sport en erfgoed

Een vijfde werd toebedeeld aan cultuur, sport en erfgoed. Het grootste project in deze categorie is de bouw van een nationaal hockeystadion. Verder gaat het om de creatie van verschillende culturele of artistieke centra, een sportcomplex in Evere, en een kleine maar belangrijke ingreep voor het Atomium en de Koninklijke Bibliotheek.

4. Openbare ruimten en groene zones

9% van het budget gaat naar groene of publieke ruimtes voor onder andere de ontwikkeling van een

d'un domaine récréatif à Neerpede, l'abaissement du Quai des Péniches et du Quai des Armateurs, la construction d'un écoduc dans la forêt de Soignes et la reconstruction des chemins du parc de Tournay-Solvay.

5. Infrastructures à finalité économique et de formation

Les 5 % restants sont investis dans divers centres de formation pour combler les professions en manque de personnel.

Indicateurs

Le niveau des engagements et liquidations réalisés annuellement donne une indication de la réalisation optimale du programme d'investissement

Moyens mis en œuvre

20. Personnel

A.B. 33 55 20 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

recreatief domein in Neerpede, de verlaging van de Aken- en Rederskaai, de bouw van een ecoduct in het Zoniënwoud, en de heraanleg van de paden in het Tournay-Solvaypark.

5. Economische infrastructuur en opleidingscentra

De resterende 5% wordt geïnvesteerd in diverse opleidingscentra met het oog op de invulling van knelpuntberoepen.

Indicatoren

Het niveau van de jaarlijkse gerealiseerde vastleggingen en vereffeningen geven een indicatie van een optimale realisatie van het investeringsprogramma.

Aangewende middelen

20. Personeel

B.A. 33 55 20 110003: Bezoldigingen en anderhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	6 279	7 179	7 528	7 528	7 528	7 528	7 528	Vastleggingen
Liquidations	6 279	7 179	7 528	7 528	7 528	7 528	7 528	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Un index de 1,83% est appliqué (147 000 euros) à l'enveloppe globale du personnel de 8 049 000 euros.

Depuis 2018, ce budget inclut les recrutements supplémentaires nécessaires pour mener à bien le projet Metro North.

Une redistribution entre les crédits pour le personnel statutaire et non statutaire a été incluse pour 2022. Les crédits d'engagement et de liquidation prévus pour le personnel statutaire (A.B. 110003) et non statutaire (A.B. 110004) sera, si nécessaire, modifié au moyen d'une redistribution du crédit en fonction du nombre de postes statutaires et non statutaires.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Berekeningsmethode van de uitgave

Op de globale personeelsomgeving van 8 049 000 euro wordt een index van 1,83% toegepast (147 000 euro).

In dit budget zit sinds 2018 de bijkomende aanwervingen die noodzakelijke zijn om het project metro noord uit te voeren.

Een herverdeling tussen de kredieten voor statutair en niet-statutair personeel werd voor 2022 opgenomen. De voorziene vastleggings- en vereffeningkredieten voor zowel statutair (B.A. 110003) als niet-statutair (B.A. 110004) personeel zullen, indien nodig, door middel van een kredietherverdeling worden gewijzigd in functie van het aantal statutairen en niet statutairen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Les crédits d'engagement et de liquidation sont indexés à 1,83% (+ 130 000 euros).
Une redistribution entre les crédits pour le personnel statutaire et non statutaire a été inscrite pour 2022 (+ 315 000 euros).

Correction technique :

B2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 96 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.

Correction technique 2022 : -96 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 20 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel autre que statutaire.

De vastleggings- en vereffeningskredieten worden geïndexeerd met 1,83% (+ 130 000 euro).
Een herverdeling tussen de kredieten voor statutair en niet-statutair personeel werd voor 2022 opgenomen (+ 315 000 euro).

Technische correctie :

BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 96 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.

Technische correctie 2022: -96 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 20 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	676	974	668	668	668	668	668	Vastleggingen
Liquidations	676	974	668	668	668	668	668	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Un indice de 1,83% est appliqué (147 000 euros) à l'enveloppe globale du personnel de 8 049 000 euros.

Ce budget inclut le recrutement de 20 membres du personnel contractuels (1 131 000 euros) pour le projet Metro Nord.

Une redistribution entre les crédits pour le personnel statutaire et non statutaire a été incluse pour 2020. Les crédits d'engagement et de liquidation prévus pour le personnel statutaire (A.B. 110003) et non statutaire (A.B. 110004) sera, si nécessaire, modifié au moyen d'une redistribution du crédit en fonction du nombre de postes statutaires et non statutaires.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Les crédits d'engagement et de liquidation sont indexés à 1,83% (+ 17 000 euros).

Berekeningsmethode van de uitgave

Op de globale personeelsomgeving van 8 049 000 euro wordt een index van 1,83% toegepast (147 000 euro).

In dit budget zit de aanwerving van 20 contractuele personeelsleden (1 131 000 euro) voor het project Metro Noord.

Een herverdeling tussen de kredieten voor statutair en niet-statutair personeel werd voor 2022 opgenomen. De voorziene vastleggings- en vereffeningskredieten voor zowel statutair (B.A. 110003) als niet-statutair (B.A. 110004) personeel zullen, indien nodig, door middel van een kredietherverdeling worden gewijzigd in functie van het aantal statutairen en niet statutairen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De vastleggings- en vereffeningskredieten worden geïndexeerd met 1,83% (+ 17 000 euro).

Une redistribution entre les crédits pour le personnel statutaire et non statutaire a été prévue pour 2022 : (- 315 000 euros).

Correction technique :

CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 8 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.

Correction technique 2022 : -8 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

21. Frais de fonctionnement

A.B. 33 55 21 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques.

Een herverdeling tussen de kredieten voor statutair en niet-statutair personeel werd voor 2022 opgenomen: (- 315 000 euro).

Technische correctie :

BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 8 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.

Technische correctie 2022: -8 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

21. Werkingskosten

B.A. 33 55 21 121101: Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	349	420	428	536	536	536	536	Vastleggingen
Liquidations	286	420	428	536	536	536	536	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Pour les différentes fournitures de bureau, les frais d'affranchissement, l'utilisation de fontaines à eau et de machines à café, le papier toilette, etc., Beliris verse une contribution annuelle au SPF de 300 euros par collaborateur.

Le service de communication prévoit les dépenses suivantes :

- Impression et photographie ;
- publicité et presse : aperçu des contrats de gestion, articles de presse, maintenance du site Web, campagnes de recrutement, matériel promotionnel, signalisation et visibilité sur les sites ;
- événements ;
- équipement de communication.

Au département des ressources humaines, les dépenses suivantes sont nécessaires :

- Organisation : teambuilding, abonnements, ouvrages de référence et publications techniques / juridiques / diverses ; mais aussi

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Voor de diverse kantoorbenodigdheden, frankeerkosten, het gebruik van de waterfonteinen en koffiemachines, toiletpapier, e.z. levert Beliris aan de FOD een jaarlijkse bijdrage van 300 euro per medewerker.

De dienst Communicatie voorziet in volgende uitgaven:

- Drukwerk en fotografie;
- publiciteit en pers: beheerscontract overzicht persartikels, onderhoud website, recruiteringscampagnes, promotiemateriaal, signalisatie en zichtbaarheid op de werven;
- evenementen;
- communicatiebenodigdheden.

Bij de dienst Human Resources zijn volgende uitgaven noodzakelijk:

- Organisatie: teambuilding, abonnementen, naslagwerken en technische / juridische / diverse publicaties; maar ook consultancyopdrachten om de

des missions de conseil pour améliorer et optimiser le fonctionnement du personnel ;

- développement : budget de formations nécessaire pour maintenir à jour les connaissances du personnel ;
- matériel de travail ;
- soutien et bien-être ;
- remboursement des cartes de service et des frais de transport et des frais pour les missions à l'étranger.

Les autres dépenses importantes sont les coûts de téléphonie mobile, le contrat de service de traduction et les marchés de conseil et de représentation juridiques.

Méthode de calcul de la dépense

Les estimations des engagements ont été établies sur base de la consommation du passé et les prévisions des services d'appui.

Les dépenses sont estimées à 428 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Index de 1,8% : 8 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 21 121104 : frais d'exploitation informatique.

personeelswerking te verbeteren en te optimaliseren;

- ontwikkeling: opleidingsbudget noodzakelijk om de kennis van het personeel up to date te houden;
- werkmateriaal;
- ondersteuning en welzijn;
- terugbetaling van dienstkaarten en vervoerskosten en van onkosten voor buitenlandse zendingen.

Andere belangrijke uitgaven zijn de mobiele telefoniekosten, de opdracht voor vertaalprestaties en de opdrachten juridisch advies en vertegenwoordiging.

Berekeningsmethode van de uitgave

De ramingen van de vastleggingen werden opgesteld op basis van gegevens uit het verleden, en ramingen van de ondersteunende diensten.

De uitgaven worden geschat op 428 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Index van 1,8%: 8 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 21 121104: Werkingsuitgaven informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	257	353	359	337	237	237	237	Vastleggingen
Liquidations	384	353	359	337	237	237	237	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Dans le cadre de la programmation de notre base de données pour la gestion des missions de l'Accord de Coopération, ainsi que l'implantation d'un système électronique de gestion des documents (EDM) et d'un système complet de gestion des projets, (la prolongation d') un contrat pour un programmeur/analyste s'avère nécessaire (70 000 euros).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

In het kader van de programmatie van onze database voor het beheer van de opdrachten van het Samenwerkingsakkoord alsook de implementatie van een electronic document managementsysteem (EDM) en compleet projectmanagementsysteem is de (verlenging van) een contract van een programmeur/analist noodzakelijk (70 000 euro).

En 2020, l'accent a été mis sur une stratégie de développement d'une infrastructure informatique adaptée avec une analyse de la situation existante, des besoins futurs et une feuille de route pour le processus de transformation. L'organisation dispose ainsi d'un conseil stratégique en matière de technologies de l'information, composé de différents défis, avec une attention particulière pour l'intégration de systèmes et la rationalisation des données sans imputations multiples. La mise en œuvre des différentes recommandations débutera dans le courant de l'année 2021 et s'étalera sur au moins 2 ans. Le budget 2022 est estimé à 269 000 euro, dont un budget de 164 000 euros a été prévu.

Autres dépenses informatiques : le leasing du plot center (12 000 euros) et licences diverses (113 000 euros).

Méthode de calcul de la dépense

Les estimations des engagements ont été établies sur base de la consommation du passé et des provisions du service ICT.

Les dépenses sont estimées à 359 000 euros.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Index de 1,8% : 6 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 21 121199 : Indemnités forfaitaires compensatoires de frais de personnel.

In 2020 werd ingezet op een strategie voor ontwikkeling van een aangepast IT-infrastructuur met een analyse van de bestaande situatie, de noden voor de toekomst en een roadmap voor het transformatietraject. Hiermee heeft de organisatie een strategisch IT-advies in handen bestaande uit verschillende uitdagingen, met bijzondere aandacht voor de integratie van systemen en het stroomlijnen van data zonder meervoudige imputatie van gegevens. De implementatie van de diverse aanbevelingen wordt in de loop van 2021 opgestart en is gespreid over minstens 2 jaar. Het budget 2022 wordt geschat op 269 000 euro, waarvan voorlopig een budget van 164 000 euro werd voorzien.

Andere informatica-uitgaven: de leasing van het plotcenter (12 000 euro) en diverse licenties (113 000 euro).

Berekeningsmethode van de uitgave

De ramingen van de vastleggingen werden opgesteld op basis van gegevens uit het verleden, en voorzieningen van de dienst ICT.

De uitgaven worden geschat op 359 000 euro.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Index van 1,8%: 6 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 21 121199: Forfaitaire onkostenvergoedingen aan het personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	88	85	87	112	112	112	112	Vastleggingen
Liquidations	88	85	87	112	112	112	112	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- A.R. du 13 juillet 2017 fixant les indemnités et remboursements des membres du personnel de la fonction publique fédérale.
- A.R. du 24 janvier 1969 relatif à la réparation, en faveur des membres du personnel du secteur

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- K.B. van 13 juli 2017 tot vaststelling van de toelagen en vergoedingen van de personeelsleden van het federaal openbaar ambt.
- K.B. van 24 januari 1969 betreffende de schadevergoeding ten gunste van

public, des dommages résultant des accidents du travail et des accidents survenus sur le chemin de travail.

Crédit destiné au remboursement :

- D'indemnités kilométriques et de frais de parcours et de séjour ;
- des frais de déplacement résultant d'une expertise médicale à la suite d'un accident du travail ;
- de frais de connexion internet pour le télétravail.

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit est adapté aux besoins réels.
Le nombre croissant de personnel a été pris en compte.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Augmentation de la prime de télétravail, compte tenu du nombre plus élevé de télétravailleurs (2 000 euros).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 21 214001 : Intérêts de retard pour factures payées en retard.

personeelsleden van de overheidssector, voor arbeidsongevallen en voor ongevallen op de weg naar en van het werk.

Krediet bestemd voor de terugbetaling:

- Van kilometervergoedingen evenals reis- en verblijfkosten;
- van verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval;
- van de verbindingskosten inzake internet voor het telewerk.

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden. Er werd rekening gehouden met het stijgende aantal personeelsleden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Verhoging telewerkpremie rekening houdend met hoger aantal telewerkers (2 000 euro).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 21 214001: Verwijlinteressen wegens te laat betaalde facturen.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	79	81	81	81	81	81	81	Vastleggingen
Liquidations	77	81	81	81	81	81	81	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Article 69 de l'Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 14 janvier 2013 établissant les règles générales d'exécution des marchés publics et des concessions de travaux publics, tel que modifié par l'arrêté royal du 22 mai 2014, pour les marchés publics fermés à partir du 16 mars 2013 et l'article 15, §4 du Cahier Général des Charges, tel que modifié en décembre 2002 pour les marchés publics attribués entre le 08 août 2002 et le 15 mars 2013.
Obligation légale de payer ces intérêts de retard pour les paiements tardifs.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Artikel 69 van het Koninklijk Besluit van 14 januari 2013 tot bepaling van de algemene uitvoeringsregels van de overheidsopdrachten en van de concessies van openbare werken, zoals gewijzigd door het KB van 22 mei 2014, voor de overheidsopdrachten gesloten vanaf 16 maart 2013 en artikel 15, §4 van de Algemene aannemingsvoorwaarden zoals gewijzigd in december 2002 voor de overheidsopdrachten gegund vanaf 08 augustus 2002 tot 15 maart 2013.
Wettelijke verplichting tot het betalen van verwijlinteressen voor laattijdige betalingen.

Méthode de calcul de la dépense

Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, l'allocation de base sera inscrite au budget avec un montant fixe correspondant à l'évaluation d'une provision. Elles seront alimentées en fonction des besoins par l'intermédiaire d'une redistribution au départ des crédits de fonctionnement et d'investissement.

81 000 euros sont prévus en engagement et en liquidation pour la période 2022-2026.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 21 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exception des dépenses informatiques.

Berekeningsmethode van de uitgave

Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de basisallocatie in de begroting worden ingeschreven met een vast bedrag wat overeenkomt met een geschatte provisie. Naargelang de behoeften zullen ze via herverdelingen vanuit de werkings- en investeringskredieten gespijsd worden.

Er wordt 81 000 euro in vastlegging en vereffening voorzien voor de periode 2022 – 2026.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 21 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	3	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

À la suite du déménagement de la DIT à la rue du Progrès (SPF Mobilité et Transports), l'achat de mobilier est à charge du SPF.

Méthode de calcul de la dépense

Provisoirement, il n'est pas prévu d'engagement ou de liquidation. Aucun engagement ni liquidation n'est prévu pour la période 2022-2026.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 21 742204 : investissements informatiques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

De aankoop van meubilair valt na de verhuis van de DVI naar de Vooruitgangstraat (FOD Mobiliteit en Vervoer) ten laste van de FOD.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden voorlopig geen vastleggingen of vereffeningen voorzien.
Er worden voorlopig geen vastleggingen of vereffeningen voorzien voor de periode 2022-2026.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 21 742204: Investeringsuitgaven Informatica.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1	3	3	3	3	3	3	Vastleggingen
Liquidations	30	3	3	3	3	3	3	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

À la suite du déménagement de la DIT à la rue du Progrès (SPF Mobilité et Transports), la plupart des investissements informatiques sont à charge du SPF. Beliris contribue au budget informatique du SPF via la désaffectation annuelle de 143 000 euros.

L'achat de licences ou de matériel spécifiques pour les agents de Beliris restent à charge du fond.

Méthode de calcul de la dépense

Une petite réserve est prévue pour l'achat de tablettes pour les inspecteurs de chantiers.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

22. Investissements

A.B. 33 55 22 452410 : Subvention ULB (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Het merendeel van de ICT-investeringen valt na de verhuis van de DVI naar de Vooruitgangstraat (FOD Mobiliteit en Vervoer) ten laste van de FOD. Via de jaarlijkse desaffectatie van 143 000 euro draagt Beliris bij in het IT budget van de FOD.

De aankoop van specifieke licenties of specifiek materiaal voor Beliris-medewerkers blijft ten laste van het fonds.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er wordt een kleine reserve voor aan te kopen tablets voor werfcontroleurs voorzien.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

22. Investerings

B.A. 33 55 22 452410: Toelage ULB (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	137	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	0	137	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté Royal du 16 decembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 137 000 euros (publication au Moniteur Belge du 30 avril 2021).

Subvention 2020 de 137 000 euros accordée à l'Université Libre de Bruxelles, pour le financement des travaux de désamiantage des bâtiments A, A', B, C, C', C'', F et G du complexe « Couronne » des Casernes à Ixelles.

Méthode de calcul de la dépense**Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**

Koninklijk besluit van 16 decembre 2020 tot toewijzing van een subsidie van 137 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 30 april 2021).

Toelage 2020 van 137 000 euro toegekend aan de Universiteit van Brussel, om de asbestverwijderingswerken in de gebouwen A, A', B, C, C', C'', F en G van het complex "Kroon" van de Kazernes in Elsene te financieren.

Berekeningsmethode van de uitgave

La liquidation est prévu en 2022.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

La liquidation ne sera effectuée qu'en 2022, donc aucun crédit de liquidation n'était prévu en 2021.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 512220 : Subside à la SLRB.

De vereffening is voorzien voor 2022.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De toelage zal vereffend worden in 2022, waardoor er in 2021 geen vereffeningskredieten werden voorzien.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 512220: Toelage aan de BGHM.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	2 246	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 18 juillet 2013 visant l'octroi d'une subvention de 5 369 000 euros (publication au Moniteur belge du 11 septembre 2013).

Subvention 2013 de 449 000 euros octroyés à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale pour la rénovation des logements sociaux Florair II et Florair III à Jette.

Subvention 2015 de 4 920 000 euros octroyés à la Société du Logement de la Région de Bruxelles-Capitale pour la rénovation des logements sociaux Florair II et Florair III à Jette.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation de la subvention continuera en 2021.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

La liquidation est prévu en 2021.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 18 juli 2013 tot toewijzing van een subsidie van 5 369 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 11 september 2013).

Toelage 2013 van 449 000 euro aan de Brusselse Gewestelijke Huisvestigingsmaatschappij ter financiering van de renovatie van de sociale woningen Florair II en Florair III in Jette.

Toelage 2015 van 4 920 000 euro aan de Brusselse Gewestelijke Huisvestigingsmaatschappij ter financiering van de renovatie van de sociale woningen Florair II en Florair III in Jette.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelage zal verder vereffend worden in 2021.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De vereffening wordt in 2021 voorzien.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 33 55 22 513005 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital entreprises et institutions financières.

B.A. 33 55 22 513005: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten bedrijven en financiële instellingen.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	8 433	11 750	13 596	16 047	26 067	26 067	26 067	Vastleggingen
Liquidations	2 638	6 600	10 000	14 575	24 970	25 523	25 869	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus.

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2023-2026, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 127 803 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 127 803 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022.

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2023-2026 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 127 803 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlrenten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A's voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 127 803 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Une augmentation des engagements liés aux projets de l'Accord de Coopération à charge de cette allocation de base (1 846 000 euros). Les principaux projets qui seront engagés en 2022 sont la rénovation du logement social des Potiers, de l'immeuble Appolo II à Schaerbeek et du complexe Dubrucq à Molenbeek-Saint-Jean.

Une augmentation des liquidations annoncées du fait des engagements pris en 2021 et de l'engagement des nouveaux projets en 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 521014 : Subvention à l'association Aula Magna. (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Een verhoging van de vastleggingen met betrekking tot de projecten van het Samenwerkingsakkoord ten laste van deze basisallocatie (1 846 000 euro). De voornaamste projecten die in 2022 zullen vastgelegd worden zijn de renovaties van de sociale woningen Potiers, het Appolo II-gebouw in Schaerbeek, en het Dubrucq-complex in Sint-Jans-Molenbeek.

Een stijging van de aangekondigde vereffeningen als gevolg van de aangegeven verbintenissen in 2021 en de vastlegging van de nieuwe projecten in 2022.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 521014: Toelage voor de vereniging Aula Magna. (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	575	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	145	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 18 juin 2013 visant l'octroi d'une subvention de 650 000 euros (publication au Moniteur belge du 09 juillet 2013).

Arrêté Royal du 22 novembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 575 000 euros (à publier au Moniteur Belge)

Subvention 2013 de 650 000 euros 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 2020 de 575 000 euros l'ASBL Palais de Charles Quint pour financement des marchés de travaux, de fournitures et de services qui permettent de préserver le patrimoine classé et de sécuriser et protéger des biens et des personnes.

Méthode de calcul de la dépense

Pas d'engagements et de liquidations prévus dans la période 2022-2026.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 18 juni 2013 tot toewijzing van een subsidie van 650 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 09 juli 2013).

Koninklijk Besluit van 22 november 2020 tot toewijzing van een subsidie van 575 000 euro (nog te publiceren in Belgisch Staatsblad)

Toelage 2013 van 650 000 euro 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 2020 van 575 000 euro aan de vzw Paleis van Keizer Karel ter financiering van opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten die het mogelijk maken om het geklasseerde patrimonium te bewaren en de goederen en personen te beveiligen en beschermen.

Berekeningsmethode van de uitgave

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

*A.B. 33 55 22 522005 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital ASBL de droit privé.***Gender Impact**

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 522005: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten privaatrechtelijke VZW's.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	751	0	1 500	16 047	26 067	26 067	26 067	Vastleggingen
Liquidations	32	0	400	5 373	19 001	22 864	24 873	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus.

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2023-2026, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 127 803 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 127 803 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningkredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022.

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2023-2026 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 127 803 000euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlntresten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A's voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 127 803 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Une augmentation des engagements liés aux projets de l'Accord de Coopération à charge de cette allocation de base (1 500 000 euros), pour la construction d'une extension pour Technicity.

Des crédits de liquidation sont accordés pour financer la mise en œuvre du projet susmentionné.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 522007 : Subvention asbl Flagey.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Een verhoging van de vastleggingen met betrekking de projecten van het Samenwerkingsakkoord ten laste van deze basisallocatie (1 500 000 euro), voor het bouwen van een uitbreiding voor Technicity.

Vereffeningskredieten zijn voorzien ter financiering van de uitvoering van het voornoemde project.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 522007: Toelage aan vzw Flagey.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	3 235	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal à publier en 2021 pour l'octroi d'une subvention au profit de l'asbl Flagey, prévu dans l'Avenant n° 13 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

En 2021, une allocation de 3 235 000 euros sera prévue pour faire face à certains investissements de asbl Flagey (centre d'accueil, matériel d'enregistrement, restauration d'orgue, sièges, éclairage).

Méthode de calcul de la dépense

L'engagement de la subvention est prévu en 2021.

Pas d'engagement et liquidation prévus dans la période 2022-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

L'engagement est prévu en 2021. Aucun nouvel engagement n'est prévu en 2022.

Gender Impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

In 2021 te publiceren Koninklijk Besluit tot toewijzing van een subsidie ten voordele van Flagey vzw, voorzien in Bijakte nr. 13 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

In 2021 zal een toelage van 3 235 000 euro worden voorzien om enkele investeringen van de vzw Flagey aan te pakken (visitorcenter, opnameapparatuur, restauratie orgel, zetels, belichting).

Berekeningsmethode van de uitgave

De vastlegging van de toelage wordt in 2021 voorzien.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De vastlegging wordt voorzien in 2021. Geen nieuwe vastlegging voorzien in 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Categorie 1 - geen impact

A.B. 55 22 522010 : Subvention CHIREC.

B.A. 55 22 522010: Toelage CHIREC.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	B12022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1 524	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	2 640	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 07 octobre 2018 visant l'octroi d'une subvention de 2 640 000 euros au Centre Hospitalier Interrégional Edith Cavell, les Cliniques et Hôpitaux de la Basilique, de Braine-l'Alleud-Waterloo Edith Cavell, Lambermont et du Parc Léopold (CHIREC) (publication au Moniteur belge du 13 novembre 2018).

La subvention a pour objet le financement des études et des travaux nécessaires à la réalisation des ouvrages d'art d'une voirie de liaison entre la fin de l'autoroute E411 et le site DELTA sur lequel est implanté le nouvel hôpital du CHIREC.

Méthode de calcul de la dépense

La subvention sera liquidée en 2021.

Pas d'engagements/liquidations prévus pour la période 2022-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Aucun nouvel engagement/liquidation en 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 614105 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital à l'intérieur d'un groupe institutionnel.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 07 oktober 2018 tot toewijzing van een subsidie van 2 640 000 euro ten voordele van het interregionaal ziekenhuiscentrum Edith Cavell, het Basilek Ziekenhuis, het Braine l'Alleud-Waterloo Ziekenhuis, het Edith Cavell Ziekenhuis, het Lambermont Ziekenhuis en het Park Leopold Ziekenhuis (CHIREC) (publicatie Belgisch Staatsblad 13 november 2018).

Toelage 2018 ter financiering van de studies en werken die nodig zijn voor de uitvoering van de kunstwerken en de aanleg van een weg tussen het einde van de E411 autosnelweg en de DELTA-site waar het nieuwe ziekenhuis van het CHIREC gevestigd is.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelage zal in 2021 vereffend worden.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen nieuwe vastleggingen/vereffeningen in 2022.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 614105: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten binnen institutionele groep.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	B12022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	841	29 000	1 747	16 047	26 067	26 067	26 067	Vastleggingen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus.

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2023-2026, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 127 803 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 127 803 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Une diminution des engagements liés aux projets de l'Accord de Coopération à charge de cette allocation de base (27 253 000 euros). Des missions plus petites pour le Conservatoire de Musique, le Théâtre de la Monnaie et le Palais des Beaux-Arts seront engagés en 2022.

Un niveau de liquidation réduit en raison de la diminution des nouveaux engagements prévus en 2022.

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

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022.

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2023-2026 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 127 803 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlrenten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A's voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffenings sleutels, beperkt tot een administratief plafond van 127 803 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Een verlaging van de vastleggingen met betrekking tot de projecten van het Samenwerkingsakkoord ten laste van deze basisallocatie (27 253 000 euro). Enkele kleinere opdrachten voor het Muziekconservatorium, de Muntchouwburg en het Paleis voor Schone Kunsten zullen in 2022 worden vastgelegd.

Een verlaagd vereffeningsniveau ten gevolge de verminderde nieuwe vastleggingen voorzien in 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55.22.614111 : Subvention au Théâtre Royal de la Monnaie.

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55.22.614111: Toelage aan de Koninklijke Muntscouwburg.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	B12022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1 000	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	465	1 042	712	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 02 octobre 2009 visant l'octroi d'une subvention de 3 300 000 euros (publication au Moniteur belge du 10 novembre 2009), réduite à 2 569 000 euros le 25 juin 2013.

Arrêté royal du 16 décembre 2018 visant l'octroi d'une subvention de 1 062 000 euros) (publication au Moniteur belge du 08 janvier 2019).

À paraître en 2021, un arrêté royal accordant une subvention en faveur du Palais des Beaux-Arts, prévu à l'Avenant n° 13 de l'Accord de coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Subvention 2009 de 2 569 000 euros pour le financement des services, des fournitures et des travaux.

Subvention 2018 de 1 062 000 euros pour le financement des services, des fournitures et des travaux de rénovation au Théâtre Royal de la Monnaie et des ateliers.

En 2021, une allocation de 1 265 000 euros sera allouée pour financer les services, les fournitures et les travaux de rénovation Théâtre Royale de la Monnaie et de ses ateliers.

Méthode de calcul de la dépense

La subvention continue d'être liquidée en 2020 en 2021.

Un engagement est prévu en 2021, qui sera liquidé en 2022.

Pas d'engagements et de liquidations prévus pour la période 2023-2026.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 02 oktober 2009 tot toewijzing van een subsidie van 3 300 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 10 november 2009), verminderd tot 2 569 000 euro op 25 juni 2013.

Koninklijk Besluit van 16 december 2018 tot toewijzing van een subsidie van 1 062 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 08 januari 2019).

In 2021 te publiceren Koninklijk Besluit tot toewijzing van een subsidie ten voordele van het Paleis voor Schone Kunsten, voorzien in Bijakte nr. 13 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Toelage 2009 van 2 569 000 euro ter financiering van de diensten, leveringen en werken.

Toelage 2018 van 1 062 000 euro voorzien ter financiering van de diensten, leveringen en werken voor de renovatie van de Koninklijke Muntscouwburg en zijn werkplaatsen.

In 2021 zal een toelage van 1 265 000 euro worden voorzien voor de financiering van de diensten, leveringen en werken voor de renovatie van de Koninklijke Muntscouwburg en zijn werkplaatsen.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden verder vereffend in 2020 en 2021.

Een vastlegging wordt in 2021 voorzien, dewelke zal vereffend worden in 2022.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de nouvel engagement en 2022, simplement la poursuite des liquidations.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 614124 : Subvention au Palais des Beaux-Arts (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen nieuwe vastlegging in 2022, louter verderzetting van de vereffeningen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 614124: Toelage Paleis voor Schone Kunsten (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	9 000	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	551	100	1 013	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 14 mars 2014 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 16 juillet 2014).

Arrêté royal du 19 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 15 juillet 2014).

Arrêté royal du 19 novembre 2015 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 3 décembre 2015).

Arrêté royal du 13 septembre 2017 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 22 décembre 2017).

Arrêté Royal du 30 septembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 4 150 000 euro au Palais des Beaux-Arts (publication au Moniteur Belge du 05 mai 2021)

Arrêté Royal du 30 septembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 1 350 000 euros au Palais des Beaux-Arts (publication au Moniteur Belge 05 mai 2021)

Arrêté Royal du 03 décembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 3 500 000 euros au Palais des Beaux-Arts (publication au Moniteur Belge 30 avril 2021)

Subvention 2014 de 1 325 000 euros pour le financement de la rénovation du bâtiment du Baron

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 14 maart 2014 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 16 juli 2014).

Koninklijk Besluit van 19 april 2014 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 15 juli 2014).

Koninklijk Besluit van 19 november 2015 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 03 december 2015).

Koninklijk Besluit van 13 september 2017 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 22 december 2017).

Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot toewijzing van een subsidie aan het Paleis voor Schone Kunsten van 4 150 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 05 mei 2021)

Koninklijk Besluit van 30 september 2020 tot toewijzing van een subsidie aan het Paleis voor Schone Kunsten van 1 350 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 05 mei 2021)

Koninklijk Besluit van 03 december 2020 tot toewijzing van een subsidie aan het Paleis voor Schone Kunsten van 3 500 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 30 april 2021)

Toelage 2014 van 1 325 000 euro ter financiering van de renovatie van het Baron Horta gebouw en van de

Horta et de la modernisation du système informatique de vente des billets.

Subvention 2014 de 1 000 000 euros pour le financement des études et des travaux de rénovation des deux salles de spectacle, en l'occurrence les salles M et Studio.

Subvention 2015 de 230 000 euros pour le financement des études et des travaux de réalisation d'un couloir destiné à relier le Palais des Beaux-Arts et le Palais des Congrès à Bruxelles.

Subvention 2017 de 9 800 000 euros visant le financement des études et travaux de rénovation de deux salles de spectacle, plus précisément les salles M et Studio ; les études, fournitures et travaux relatifs à la digitalisation du Palais des Beaux-Arts et les études, fournitures et travaux en vue de la mise en place d'une utilisation modulable et flexible de la salle de concerts Henry le Bœuf.

Subvention 2020 de 4 150 000 euros pour financement de IBS, digitale signage, synergies bâtiment 1930, réaménagement salle d'accord et sanitair, et comptabilité énergétique HVAC.

Subvention 2020 de 1 350 000 euros pour financement des études et des travaux relatifs à la rénovation des salles M et Studio.

Subvention 2020 de 3 500 000 euros pour financement de l'optimalisation de l'acoustique et décoration d'intérieur de la salle de répétition du BNO.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation des subventions continue en 2021 et 2022.

Pas d'engagements et de liquidations prévus pour la période 2023-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Poursuite des liquidations.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 614128 : Subvention Infrabel.

modernisering van de informaticasystemen voor kaartverkoop.

Toelage 2014 van 1 000 000 euro ter financiering van de studies en werken voor de renovatie van de twee spektakelzalen, namelijk zalen M en Studio.

Toelage 2015 van 230 000 euro ter financiering van de studies en werken ter realisatie van een verbindingsgang tussen het Paleis voor Schone Kunsten en het Congressenpaleis te Brussel.

Toelage 2017 van 9 800 000 euro ter financiering van de studies en renovatiewerken met betrekking tot de zalen M en Studio; de studies, leveringen en werken voor de digitalisering van het Paleis van Schone Kunsten en de studies, leveringen en werken voor de oprichting van een modulair en flexibel gebruik van de Henry le Boeuf concertzaal.

Toelage 2020 van 4 150 000 euro ter financiering van IBS, digitale bewegwijzering, synergiën gebouw 1930, heraanleg stemlokaal en sanitair, en energieboekhouding HVAC.

Toelage 2020 van 1 350 000 euro ter financiering van de renovatiewerken zalen M en Studio.

Toelage 2020 van 3 500 000 euro ter financiering van de akoestische optimalisatie en interieurinrichting van de repetitiezaal van het BNO.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden verder vereffend in 2021 en 2022.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2023-2026.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Verderzetting van de vereffeningen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 614128: Toelage Infrabel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	729	232	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 29 août 2019 visant l'octroi d'une subvention (publication au Moniteur belge du 10 octobre 2019).

Subvention de 1 100 000 euros à Infrabel pour financer les études et travaux de relocalisation de la voie sud près de l'ancienne gare de Laeken sur le versant de la voie ferrée 28 sur le territoire de la Ville de Bruxelles pour la construction d'une liaison piétonne et cycliste dans le cadre du contrat de quartier durable Bockstael à Bruxelles.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation de la subvention continue en 2021.

Pas d'engagements et de liquidations prévus pour la période 2022-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Aucune liquidation prévue en 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 632105 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital administrations publiques locales.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 29 augustus 2019 tot toewijzing van een subsidie (publicatie op 10 oktober 2019).

Toelage van 1 100 000 euro aan Infrabel ter financiering van de studies en de werken voor de verplaatsing van het zuidelijk spoor ter hoogte van het oude station van Laken op het talud langs de spoorweg 28 op het grondgebied van de Stad Brussel voor de aanleg van een voetgangers- en fietsverbinding in het kader van het duurzaam wijkcontract Bockstael te Brussel.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelage wordt verder vereffend in 2021.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen vereffening voorzien in 2022.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 632105: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten lokale overheden.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	13 707	16 000	33 146	16 047	26 067	26 067	26 067	Vastleggingen
Liquidations	12 638	22 442	22 000	25 074	32 602	29 282	27 242	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus.

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2023-2026, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 127 803 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 127 803 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Une augmentation des engagements liés aux projets de l'Accord de Coopération à charge de cette allocation de base (17 146 000 euros). Les principaux projets qui seront engagés en 2022 sont la Place Royale, le pont Clesse et Demeer et la réalisation de plusieurs contrats de quartier tels que Saint-Antoine, Canal-Midi, Bockstael et Compas.

Gender Impact**Catégorie 1 - pas d'impact**

A.B. 33 55 22 632115: Subvention accordée aux provinces, aux communes et aux associations de communes pour le déplacement des installations de gaz, d'électricité et d'égouts imposés par l'État en vue de l'exécution de travaux publics.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

De vereffeningskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022.

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2023-2026 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 127 803 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlrenten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A.'s voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 127 803 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Een verhoging van de vastleggingen met betrekking tot de projecten van het Samenwerkingsakkoord ten laste van deze basisallocatie (17 146 000 euro). De voornaamste projecten die in 2022 zullen vastgelegd worden zijn het Koningsplein, de Clesse- en Demeerbrug en de realisatie van enkele wijkcontracten zoals Sint-Antonius, Kanaal-Zuid, Bockstael en Passer.

Gender Impact**Categorie 1 - geen impact**

B.A. 33 55 22 632115: Toelage aan de provincies, gemeenten en intercommunales voor de door het Rijk ten behoeve van de uitvoering van openbare werken bevolen verplaatsing van gas- en elektriciteitsinstallaties en rioleringen.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	124	5 000	500	500	500	500	500	Vastleggingen
Liquidations	140	4 600	500	500	500	500	500	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Avenant n° 13 à l'Accord de Coopération entre l'Etat fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Dans le cadre des travaux repris à l'Accord de Coopération, des réseaux concessionnaires doivent être déplacés.

Méthode de calcul de la dépense

Un budget de 500 000 euros est prévu pour financer les travaux divers des concessionnaires.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pour le projet Développement de l'espace public dans la zone prioritaire de Josaphat, un budget de 4 500 000 euros est prévu en 2021, comme prévu dans l'Avenant n° 13 à l'Accord de Coopération. A partir de 2022, un budget standard de 500 000 euros sera de nouveau prévu.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 632116 : Subvention Ville de Bruxelles (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bijakte nr. 13 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Concessiehouders moeten zich verplaatsen in het kader van de werken opgenomen in het Samenwerkingsakkoord.

Berekeningsmethode van de uitgave

Een budget van 500 000 euro wordt voorzien ter financiering van de diverse werken van de concessiehouders.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Voor het project Ontwikkeling publieke ruimte in de prioritaire zone Josaphat wordt in 2021 een budget voorzien van 4 500 000 euro, zoals opgenomen in Bijakte nr. 13 aan het Samenwerkingsakkoord. Vanaf 2022 wordt er terug een standaard budget van 500 000 euro voorzien.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 632116: Toelage Stad Brussel (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	2 900	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 19 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention (publication Moniteur Belge 14 octobre 2014).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 19 april 2014 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 14 oktober 2014).

Arrêté royal du 07 décembre 2017 visant l'octroi d'une subvention (publication Moniteur Belge 02 février 2018).

Arrêté royal du 22 février 2017 visant l'octroi d'une subvention (publication Moniteur Belge 17 mars 2018).

Arrêté Royal du 02 décembre 2018 visant l'octroi d'une subvention (publication Moniteur Belge 31 janvier 2019).

Subvention 2014 de 275 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Masui.

Subvention 2017 de 1 940 000 euros visant le financement des études et des travaux nécessaires à la réalisation d'une partie du programme du contrat de quartier durable Jardin aux Fleurs.

Subvention 2017 de 22 000 euros visant le financement des marchés de travaux qui permettent de réparer les balcons du "Koninklijke Vlaamse Schouwburg".

Subvention 2018 de 1 060 000 euros pour le financement des études et travaux nécessaires à la réalisation de la partie "projet 1. Réaménagement du parc de Fontainas" du programme du contrat de quartier durable Bloemenhof à Bruxelles.

Méthode de calcul de la dépense

Les subventions ont été liquidées en 2018. Aucun crédit de liquidations pour 2021 et 2022 n'est prévu.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 632118 : Subvention à la Commune de Schaarbeek (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Koninklijk Besluit van 07 december 2017 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 02 februari 2018).

Koninklijk Besluit van 22 februari 2017 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 17 maart 2018).

Koninklijk Besluit van 02 december 2018 tot toewijzing van een subsidie (publicatie Belgisch Staatsblad 31 januari 2019).

Toelage 2014 van 275 000 euro in het kader van het wijkcontract Masui.

Toelage 2017 van 1 940 000 euro ter financiering van de diensten en werken noodzakelijk voor de realisatie van een deel van het programma van het duurzaam wijkcontract Bloemenhof.

Toelage 2017 van 22 000 euro ter financiering van de opdrachten voor aanneming van werken die het mogelijk maken de balkons van de Koninklijke Vlaamse Schouwburg te herstellen.

Toelage 2018 van 1 060 000 euro ter financiering van de studies en werken noodzakelijk voor de realisatie van het deel "project 1. Herinrichting van het Fontainaspark" van het programma van het duurzaam wijkcontract Bloemenhof te Brussel.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen werden verder vereffend in 2018. Er worden geen vereffeningskredieten voor 2021 en 2022 voorzien.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 632118: Toelage Gemeente Schaarbeek (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	3 096	2 700	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 26 janvier 2014 visant l'octroi d'une subvention de 2 750 000 euros (publication au Moniteur belge du 09 avril 2014).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 26 januari 2014 tot toewijzing van een subsidie van 2 750 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 09 april 2014).

Arrêté royal du 19 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention de 300 000 euros (publication au Moniteur belge du 03 décembre 2014).

Arrêté royal du 25 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention de 313 000 euros (publication au Moniteur belge du 17 octobre 2014).

Arrêté royal du 14 mars 2014 visant l'octroi d'une subvention de 326 000 euros (publication au Moniteur belge du 7 juillet 2014).

Arrêté royal du 13 mars 2016 visant l'octroi d'une subvention de 2 373 000 euros (publication au Moniteur belge du 21 avril 2016).

Arrêté royal du 02 octobre 2017 visant l'octroi d'une subvention de 2 813 000 euros (publication au Moniteur belge du 28 novembre 2017).

Arrêté royal du 04 novembre 2018 visant l'octroi d'une subvention de 327 000 euros (publication au Moniteur belge du 26 novembre 2018)

Subvention 2014 de 2 750 000 euros pour le financement de l'acquisition de terrains et immeubles, la rénovation de logements et l'implantation d'une salle de sport au n° 343-347 chaussée de Helmet dans le cadre de l'opération immobilière IM6 du contrat de quartier Durable Helmet.

Subvention 2014 de 300 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Coteaux-Josaphat.

Subvention 2014 de 313 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Reine-Progrès.

Subvention 2014 de 326 000 euros 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.

Subvention 2016 de 2 373 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Coteaux-Josaphat.

Subvention 2017 de 2 813 000 euros visant le financement des marchés d'études et de travaux liés à la réalisation du contrat de quartier Reine-Progrès.

Subvention 2018 de 327 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Coteaux-Josaphat à Schaerbeek.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation des subventions continue en 2021.

Koninklijk Besluit van 19 april 2014 tot toewijzing van een subsidie van 300 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 03 december 2014).

Koninklijk Besluit van 25 april 2014 tot toewijzing van een subsidie van 313 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 17 oktober 2014).

Koninklijk Besluit van 14 maart 2014 tot toewijzing van een subsidie van 326 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 07 juli 2014).

Koninklijk Besluit van 13 maart 2016 tot toewijzing van een subsidie van 2 373 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 21 april 2016).

Koninklijk Besluit van 02 oktober 2017 tot toewijzing van een subsidie van 2 813 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 28 november 2017).

Koninklijk Besluit van 04 november 2018 tot toewijzing van een subsidie van 327 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 26 november 2018).

Toelage 2014 van 2 750 000 euro 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 euro in het kader van het wijkcontract Wijkheuvelen-Josaphat.

Toelage 2014 van 313 000 euro in het kader van het wijkcontract Koningin-Vooruitgang.

Toelage 2014 van 326 000 euro 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.

Toelage 2016 van 2 373 000 euro in het kader van het wijkcontract Wijkheuvelen-Josaphat.

Toelage 2017 van 2 813 000 euro voorzien ter financiering van de diensten en werken noodzakelijk voor de realisatie van een deel van het programma van het duurzaam wijkcontract Koningin-Vooruitgang.

Toelage 2018 van 327 000 euro in het kader van de realisatie van een deel van het programma van het wijkcontract Wijkheuvelen-Josaphat.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden verder vereffend in 2021.

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2022-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de liquidations en 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 632119 : Subvention à la Commune de Molenbeek (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen vereffening voorzien in 2022.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 632119: Toelage Gemeente Molenbeek (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	2 500	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 21 décembre 2013 visant l'octroi d'une subvention de 1 307 000 euros (publication au Moniteur belge du 24 avril 2014).

Arrêté royal du 19 avril 2014 visant l'octroi d'une subvention de 313 000 euros (publication au Moniteur belge du 23 octobre 2014).

Arrêté royal du 13 septembre 2017 visant l'octroi d'une subvention de 2 813 000 euros (publication Moniteur Belge du 28 novembre 2017).

Subvention 2014 de 1 307 000 euros pour le financement des travaux de réalisation d'un immeuble de logements assimilés à des logements sociaux à l'angle chaussée de Gand et rue du Comte de Flandre dans le cadre du contrat de quartier Cinéma Belle-Vue.

Subvention 2014 de 313 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Autour de Léopold II.
Subvention 2017 de 2 813 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Autour de Léopold II.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation des subventions continue en 2021.

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 21 december 2013 tot toewijzing van een subsidie van 1 307 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 24 april 2014).

Koninklijk Besluit van 19 april 2014 tot toewijzing van een subsidie van 313 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 23 oktober 2014).

Koninklijk Besluit van 13 september 2017 tot toewijzing van een subsidie van 2 813 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 28 november 2017).

Toelage 2014 van 1 307 000 euro ter financiering van de werken van realisatie van een gebouw met sociale woningen gelijkgestelde woningen op de hoek van de Gentsesteeweg en de Graaf van Vlaanderenstraat in het kader van het wijkcontract Cinema Belle-Vue.

Toelage 2014 van 313 000 euro in het kader van het wijkcontract Rondom Leopold II.
Toelage 2017 van 2 813 000 euro in het kader van het wijkcontract Rondom Leopold II.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden verder vereffend in 2021.

période 2022-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de liquidations en 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 632120 : Subvention à la Commune Saint-Josse-Ten-Noode.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen vereffening voorzien in 2022.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 632120: Toelage gemeente Sint-Joost-Ten-Node.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	400	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 22 février 2015 visant l'octroi d'une subvention de 803 000 euros (publication au Moniteur belge du 06 mars 2015).

Arrêté royal du 10 décembre 2017 visant l'octroi d'une subvention de 800 000 euros (publication Moniteur Belge 10 janvier 2018).

Subvention 2015 de 803 000 euros pour le financement des études, des fournitures et des travaux pour le parc Damla à Saint-Josse-ten-Noode dans le cadre du contrat de quartier Liedekerke.

Subvention 2017 de 800 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Axe-Louvain.

Méthode de calcul de la dépense

Le même niveau d'engagements est maintenu (aucun engagement). Le montant à liquider est inférieur à celui de 2020.

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2022-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de liquidations en 2022.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 22 februari 2015 tot toewijzing van een subsidie van 803 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 06 maart 2015).

Koninklijk Besluit van 10 december 2017 tot toewijzing van een subsidie van 800 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 10 januari 2018).

Toelage 2015 van 803 000 euro ter financiering van de studies, leveringen en werken aan het Damlapark te Sint-Joost-Ten-Noode in het kader van wijkcontract Liedekerke.

Toelage 2017 van 800 000 euro in het kader van het wijkcontract As-Leuven.

Berekeningsmethode van de uitgave

Eenzelfde niveau qua vastleggingen wordt behouden (geen vastleggingen). Het te vereffenen bedrag is lager dan in 2020.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen vereffening voorzien in 2022.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 632121 : *Subvention à la Commune de Koekelberg (Cf. art. 2.33.2 Budget Général des Dépenses).*

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 632121: *Toelage gemeente Koekelberg (cf. art. 2.33.2 Algemene Uitgavenbegroting).*

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	484	1 267	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 11 mars 2014 visant l'octroi d'une subvention de 300 000 euros (publication Moniteur Belge 19 juin 2014).

Arrêté royal du 31 juillet 2017 visant l'octroi d'une subvention de 1 939 000 euros (publication Moniteur Belge 29 novembre 2017).

Arrêté Royal du 07 octobre 2018 visant l'octroi d'une subvention de 4 082 000 euros (publication Moniteur Belge 05 novembre 2018).

Subvention 2014 de 300 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Cœur-Historique Koekelbergh.

Subvention 2017 de 1 939 000 euros dans le cadre du contrat de quartier Cœur-Historique Koekelbergh.

Subvention 2018 de 4 082 000 euros pour le financement des travaux de construction d'un centre international des arts du cirque à Koekelberg.

Méthode de calcul de la dépense

La liquidation de la subvention continue en 2021.

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2022-2026.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Pas de liquidations en 2022.

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

Koninklijk Besluit van 11 maart 2014 tot toewijzing van een subsidie van 300 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 19 juni 2014).

Koninklijk Besluit van 31 juli 2017 tot toewijzing van een subsidie van 1 939 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 29 november 2017).

Koninklijk Besluit van 07 oktober 2018 tot toewijzing van een subsidie van 4 082 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 05 november 2018).

Toelage 2014 van 300 000 euro in het kader van het wijkcontract Historisch-Centrum Koekelberg.

Toelage 2017 van 1 939 000 euro in het kader van het wijkcontract Historisch-Centrum Koekelberg.

Toelage 2018 van 4 082 000 euro ter financiering van de werken voor de constructie van een internationaal centrum voor circuskunsten te Koekelberg.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelage wordt verder vereffend in 2021.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Geen vereffening voorzien in 2022.

Gender Impact

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 22 avril 2013 visant l'octroi d'une subvention de 729 000 euros (publication au Moniteur belge du 17 mai 2013).

Arrêté royal du 22 février 2015 visant l'octroi d'une subvention de 920 000 euros (publication au Moniteur belge du 26 mars 2015).

Arrêté Royal du 01 décembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 9 000 000 euros à la commune de Forest (publication au Moniteur Belge 28 avril 2021)

Subvention 2013 de 729 000 euros pour le financement de la construction d'un parc et d'une plaine de jeux sur l'espace public de Divercity dans le cadre du contrat de quartier Primeurs – Pont de Luttre.

Subvention 2015 de 920 000 euros pour le financement des études et travaux nécessaires à l'aménagement de la place nommée « dalle Albert ».

Subvention 2020 de 9 000 000 euros pour le financement de la reconversion de l'Abbaye de Forest et des jardins qui l'accompagnent.

Méthode de calcul de la dépense

Les subventions de 2013 et 2015 seront encore liquidées en 2019 et 2020.

Il n'y a pas de crédits de liquidations prévus pour 2021.

Pas d'engagement et de liquidation prévus pour la période 2022-2026.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 653503 : Accord de Coopération État fédéral/Région de Bruxelles-Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 22 april 2013 tot toewijzing van een subsidie van 729 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 17 mei 2013).

Koninklijk Besluit van 22 februari 2015 tot toewijzing van een subsidie van 920 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 26 maart 2015).

Koninklijk Besluit van 01 december 2020 tot toewijzing van een subsidie van 9 000 000 euro aan de gemeente Vorst (publicatie Belgisch Staatsblad 28 april 2021)

Toelage 2013 van 729 000 euro 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.

Toelage 2015 van 920 000 euro ter financiering van de studies en werken nodig voor de heraanleg van het plein genaamd "dalle Albert".

Toelage 2020 van 9 000 000 euro ter financiering van de reconversie van de Abdij van Vorst en haar bijbehorende tuinen.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen 2013 en 2015 worden verder vereffend in 2019 en 2020.

Er worden geen vereffeningskredieten voor 2021 voorzien.

Er worden geen vastleggingen/vereffeningen voorzien in de periode 2022-2026.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 653503: Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	123	183	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Aucun engagement n'est pris sur cette allocation de base.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Aucun engagement n'est pris sur cette allocation de base. L'encours diminue annuellement, ainsi que le montant restant à payer.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 55 22 653505 : Accord de Coopération Beliris - Transferts en capital Région de Bruxelles-Capitale.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

Er worden geen vastleggingen meer uitgevoerd op deze basisallocatie.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Er worden geen vastleggingen meer uitgevoerd op deze basisallocatie. Het openstaand bedrag daalt jaarlijks, alsook het nog te vereffenen bedrag.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 55 22 653505: Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	7 137	11 700	18 160	3 850	13 870	13 870	13 870	Vastleggingen
Liquidations	6 741	9 129	15 887	8 338	17 874	15 921	14 564	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Exécution de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Méthode de calcul de la dépense

L'estimation des crédits d'engagement est basée sur l'exécution du programme de l'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération (période 2020-2022).

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitvoering Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Berekeningsmethode van de uitgave

De raming van de vastleggingskredieten is gebaseerd op de uitvoering van het programma van de Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord (periode 2020-2022).

Les crédits de liquidation sont déterminés sur la base de la micro-approche, où les liquidations des projets les plus gros sont évaluées individuellement.

L'Avenant n° 14 à l'Accord de Coopération prévoit un programme budgétaire pour les années 2020 jusqu'en 2022 inclus.

Pour l'estimation des crédits d'engagement pour 2023-2026, le solde du budget disponible à engager (à savoir le plafond administratif de 127 803 000 euros moins les crédits de fonctionnement, les rémunérations, les intérêts de retards, et les concessionnaires) a été uniformément réparti sur les 5 A.B. spécifiques principales pour les investissements dans le cadre de l'Accord de Coopération (à savoir 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Pour l'estimation pluriannuelles des liquidations, pour les investissements réalisés dans le cadre de l'Accord de coopération, une clé de répartition des liquidations a été utilisée, limitée à un plafond administratif de 127 803 000 euros.

Estimation à politique inchangée.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Une augmentation des engagements liés aux projets de l'Accord de Coopération à charge de cette allocation de base (18 396 000 euros). Les principaux projets qui seront engagés en 2022 sont l'avant-poste des pompiers, le réaménagement du rond-point Schuman en zone piétonne partielle de qualité, le parc Duden et Jupiter, l'aménagement d'espaces publics dans la zone prioritaire de Reyers et le développement d'un réseau cyclable.

Une augmentation des liquidations en raison de l'augmentation des engagements.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 55.22.653516 : Subvention Métro Nord.

De vereffeningsskredieten zijn bepaald op basis van de micro-aanpak, waarbij de vereffeningen van de grootste projecten individueel geraamd worden.

Bijakte nr. 14 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een begrotingsprogramma voor de jaren 2020 tot 2022.

Voor de raming van de vastleggingskredieten voor 2023-2026 werd het resterend beschikbaar vastleggingsbudget (namelijk administratief plafond van 127 803 000 euro minus werkingskredieten, bezoldigingen, verwijlrenten en concessiehouders) gelijkmatig verdeeld over de 5 voornaamste specifieke B.A.'s voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord (namelijk 513005, 522005, 614105, 632105, 653505).

Voor de meerjarenraming van de vereffeningen werd voor de investeringen in het kader van het Samenwerkingsakkoord gebruik gemaakt van de vereffeningssleutels, beperkt tot een administratief plafond van 127 803 000 euro.

Er wordt uitgegaan van een ongewijzigd beleid.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Een verhoging van de vastleggingen met betrekking tot de projecten van het Samenwerkingsakkoord ten laste van deze basisallocatie (18 396 000 euro). De voornaamste projecten die in 2022 zullen vastgelegd worden zijn de Voorpost voor Brandweerdienst, de herinrichting van het rondpunt Schuman als kwaliteitsvolle gedeeltelijke voetgangerszone, het Duden- en Jupiterpark, de ontwikkeling van openbare ruimtes in de prioritaire zone Reyers en de ontwikkeling van een fietsnetwerk.

Een verhoging van de vereffeningen ten gevolge van de verhoging in de aan te gane verbintenissen.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 55.22.653516: Toelage Metro Noord.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	16 300	36 800	50 000	50 000	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	52 608	36 800	50 000	50 000	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 11 décembre 2019 visant l'octroi d'une subvention de 50 000 000 euros (publication au Moniteur belge du 28 janvier 2020).

Arrêté Royal du 22 novembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 16 300 000 euros (publication au Moniteur Belge du 11 mai 2021).

La subvention 2019 de 50 000 000 euros pour objet le financement de la modernisation du prémetro en métro, du métro ou l'acquisition de matériel roulant, ceci dans le cadre de l'intervention financière de Beliris dans l'initiative de la réalisation d'une nouvelle ligne de transport en commun de haute performance à Bruxelles.

Subvention 2020 de 16 300 000 euros pour financement de la modernisation de prémetro en métro, du métro ou l'acquisition de matériel roulant, ceci dans le cadre de l'intervention financière de Beliris dans l'initiative de la réalisation d'une nouvelle ligne de transport en commun de haute performance à Bruxelles.

Subvention à engager en 2021 pour un montant de 36 800 000 euros afin de financer la modernisation du pré-métro en métro, le métro ou l'achat de matériel roulant, et ce dans le cadre de l'intervention financière de Beliris dans l'initiative de la réalisation d'une nouvelle ligne de transport public de haute performance à Bruxelles.

Subvention à engager en 2022 et 2023 pour un montant de 50 000 000 euros afin de financer la modernisation du pré-métro en métro, le métro ou l'achat de matériel roulant, et ce dans le cadre de l'intervention financière de Beliris dans l'initiative de la réalisation d'une nouvelle ligne de transport public de haute performance à Bruxelles

Méthode de calcul de la dépense

Les subventions sont liquidées annuellement.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Compte tenu de la conclusion prévue d'un nouvel Avenant à l'Accord de Coopération qui prévoit la continuité du financement de la ligne 3 du métro au nord de Bruxelles, un montant de 50 000 000 euros est prévu pour engagement et liquidation.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk Besluit van 11 december 2019 tot toewijzing van een subsidie van 50 000 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 28 januari 2020).

Koninklijk Besluit van 22 november 2020 tot toewijzing van een subsidie van 16 300 000 euro (publicatie Belgisch Staatsblad 11 mei 2021).

Toelage 2019 van 50 000 000 euro ter financiering van de modernisering van de premetro tot metro, de metro of de aankoop van rollend materieel, en dit in het kader van de financiële tussenkomst van Beliris in het initiatief van de realisatie van een nieuwe hoogwaardige openbare vervoerslijn te Brussel.

Toelage 2020 van 16 300 000 euro ter financiering van de modernisering van de premetro tot metro, de metro of de aankoop van rollend materieel, en dit in het kader van de financiële tussenkomst van Beliris in het initiatief van de realisatie van een nieuwe hoogwaardige openbare vervoerslijn te Brussel.

Vast te leggen toelage 2021 van 36 800 000 euro ter financiering van de modernisering van de premetro tot metro, de metro of de aankoop van rollend materieel, en dit in het kader van de financiële tussenkomst van Beliris in het initiatief van de realisatie van een nieuwe hoogwaardige openbare vervoerslijn te Brussel.

Vast te leggen toelage 2022 en 2023 van 50 000 000 euro ter financiering van de modernisering van de premetro tot metro, de metro of de aankoop van rollend materieel, en dit in het kader van de financiële tussenkomst van Beliris in het initiatief van de realisatie van een nieuwe hoogwaardige openbare vervoerslijn te Brussel.

Berekeningsmethode van de uitgave

De toelagen worden jaarlijks vereffend.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Rekening houdend met de geplande afsluiting van een nieuwe Bijakte bij het Samenwerkingsakkoord die voorziet in de reeds aangekondigde continuïteit van de financiering van de Metrolijn 3 naar het noorden van Brussel, wordt een bedrag van 50 000 000 euro voorzien in vastlegging en vereffening.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

*A.B. 55.22.653517 : Subvention octroyée à la STIB pour la porte de Ninove.***Gender Impact**

Categorie 1 - geen impact

B.A. 55.22.653517: Toelage Ninoofse Poort aan de MIVB.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	B12022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	14 163	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	0	5 000	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Avenant n° 13 à l'Accord de Coopération entre l'État fédéral et la Région de Bruxelles-Capitale.

Intervention financière de 7 200 000 euros dans les travaux réalisés par la STIB. pour la construction de la ligne de tramway à la Porte de Ninove.

Arrêté Royal du 01 décembre 2020 visant l'octroi d'une subvention de 14 163 329,89 euros à la STIB (publication au Moniteur Belge 30 avril 2021).

Subvention 2020 de 14 163 329,89 euros pour financement de la rénovation et agrandissement de la station de métro « Gare Central ».

Méthode de calcul de la dépense

Crédit prévu pour le paiement du subside engagé en 2020.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Crédit prévu pour le paiement du subside engagé en 2020.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Bijakte nr. 13 aan het Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Financiële tussenkomst van 7 200 000 euro in de werken uitgevoerd door de MIVB. voor de aanleg van de tramlijn aan de Ninoofse Poort.

Koninklijk Besluit van 01 december 2020 tot toewijzing van een subsidie van 14 163 329,89 euro aan de MIVB (publicatie Belgisch Staatsblad 30 april 2021).

Toelage 2020 van 14 163 329,89 euro ter financiering van renovatie en uitbreidingswerken aan het metrostation "Centraal station".

Berekeningsmethode van de uitgave

Krediet voorzien ter betaling van de toelage 2020.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Krediet voorzien ter betaling van de toelage vastgelegd in 2020.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33

SPF MOBILITE ET TRANSPORTS

DIVISION ORGANIQUE : 56 TRANSPORT ROUTIER
ET SECURITE ROUTIERE*Missions assignées et objectifs poursuivis par le programme*

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la direction générale Transport routier et Sécurité routière veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement :

1. Renforcer la sécurité routière et la mobilité durable

Une mobilité durable, c'est-à-dire une mobilité sûre, fiable et moins polluante, doit être garantie à tous les citoyens et plus particulièrement aux plus faibles. Une plus grande sécurité routière doit donc faire l'objet d'une attention particulière et prioritaire.

La sécurité de tous les usagers de l'espace public doit être équitablement et harmonieusement garantie. La lutte contre l'insécurité routière doit être développée et amplifiée pour atteindre les objectifs fixés aux plans régional, fédéral et européen, notamment de réduire, entre 2020 et 2030, le nombre d'accidents mortels de 50 %.

En outre, il faudra veiller à contribuer à la réalisation des objectifs du Green Deal par nos interventions en matière de normes d'émission des véhicules lors de la participation aux réunions nationales et internationales.

Dans ce cadre, cette Direction générale doit contribuer entre autres à :

- Réduire les facteurs majeurs d'insécurité routière comme l'excès de vitesse, la conduite sous influence et le non-port de la ceinture de sécurité et soutenir le renforcement des contrôles visant les comportements imprudents et agressifs au volant.
- Inscrire l'approche de la sécurité routière dans une démarche plus générale du développement durable notamment en favorisant les modes actifs de déplacement et en répartissant l'espace public.
- Engager la lutte contre la récidive par la réalisation d'une étude sur le permis à points avec Vias

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

ORGANISATIEAFDELING: 56 WEGVERVOER EN
VERKEERSVEILIGHEID*Toegewezen opdrachten en nagestreefde doelstellingen door het programma*

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal het directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering:

1. De verkeersveiligheid en de duurzame mobiliteit verhogen

Alle burgers, en in het bijzonder de zwaksten, moeten op een veilige, betrouwbare en minder vervuulende mobiliteit kunnen rekenen. We moeten dus bijzondere en prioritaire aandacht besteden aan een grotere verkeersveiligheid.

We moeten de veiligheid van alle gebruikers van de openbare ruimte op een rechtvaardige en harmonieuze manier waarborgen. We moeten de strijd tegen de verkeersonveiligheid aanbinden en versterken om de doelstellingen te halen van zowel de gewestelijke en federale plannen als de Europese plannen, namelijk om tussen 2020 en 2030 het aantal verkeersdoden met 50 % te doen afnemen.

Daarnaast zal het van belang zijn ervoor te zorgen dat wij bijdragen tot de verwezenlijking van de Green Deal-doelstellingen via onze interventies op het gebied van voertuigemissienormen wanneer wij deelnemen aan nationale en internationale vergaderingen.

In die context moet dit Directoraat-generaal, in het bijzonder een bijdrage leveren om:

- De belangrijkste factoren van de verkeersonveiligheid, zoals overdreven snelheid, rijden onder invloed en het niet dragen van de veiligheidsgordel, te verminderen en de intensivering van de controles tegen agressief en roekeloos rijgedrag te ondersteunen.
- De benaderingen van de verkeersveiligheid op te nemen in een meer algemene aanpak van duurzame ontwikkeling, met name door het aanmoedigen van actieve vervoerswijzen en door het herverdelen van de openbare ruimte.
- De strijd tegen recidive aan gaan door een studie te verrichten over het rijbewijs met punten met

- couplée à l'introduction de formations alternatives au paiement des amendes.
- Soutenir la politique de contrôle et de poursuite par l'introduction de nouvelles technologies de détection d'infractions.
 - Développer l'analyse des accidents.
 - Promouvoir les nouveaux développements technologiques dans le domaine des véhicules, notamment en matière de systèmes de sécurité avancée, de véhicules autonomes et de normes environnementales ambitieuses.
 - Collaborer avec le SPF Santé publique pour défendre des positions fortes au niveau européen pour la mise en œuvre du Green Deal.
 - Sécuriser le trafic lourd en intensifiant la collaboration avec les autres services de contrôle nationaux et internationaux.
 - Simplifier la législation et la réglementation en matière de circulation routière pour faire des règles plus claires, mieux connues et mieux comprises.
 - Apporter un appui aux actions visant à renforcer la sûreté du mode de transport routier, notamment par une bonne connaissance du parc des véhicules, du répertoire des immatriculations.
2. Maintenir la concurrence loyale dans le secteur routier en général et renforcer la compétitivité internationale belge d'une part, par ses activités de régulation du marché et d'autre part, par ses activités de contrôle.

Pour promouvoir une mobilité durable et combattre la fraude et le dumping social dans le secteur du Transport routier de personnes et de marchandises, les méthodes d'inspection du service de contrôle routier du SPF ainsi que la collaboration avec les autres services d'inspection seront examinées afin d'améliorer la qualité des contrôles.

La Direction générale du Transport routier et de la Sécurité routière apporte aussi sa contribution à ces objectifs dans le cadre de ses activités de reconnaissance d'organismes, de délivrance des licences de transport de personnes ou de marchandises et par ses activités de contrôle sur la route et dans les entreprises.

3. Améliorer l'orientation client en digitalisant certains processus en matière de délivrance des permis de conduire et d'immatriculation des véhicules.

REGLEMENTATION ROUTIERE

1. Missions

- Améliorer la sécurité routière notamment sur le plan de la réglementation routière et de la politique de contrôle, de poursuite et de répression en étroite

- Vias, gekoppeld aan de invoering van alternatieve opleidingscursussen voor het betalen van boetes.
- Het controle- en vervolgingsbeleid te steunen door de invoering van nieuwe technologieën voor de opsporing van strafbare feiten.
 - De ongevalsanalyse te ontwikkelen.
 - Nieuwe technologische ontwikkelingen in het domein van de voertuigen te bevorderen, met name op het vlak van geavanceerde veiligheidssystemen, autonome voertuigen en ambitieuze milieunormen.
 - Samenwerken met de FOD Volksgezondheid om op Europees niveau sterke standpunten te verdedigen voor de uitvoering van de Green Deal.
 - Het zwaar vervoer veiliger te maken door de samenwerking met andere nationale en internationale controlediensten te versterken.
 - De wetgeving en de regelgeving inzake het verkeer te vereenvoudigen met als doel duidelijkere, beter gekende en beter begrepen voorschriften.
 - De acties te ondersteunen die de beveiliging van het wegvervoer willen verhogen door een goede kennis van het wagenpark, van de inschrijvingsbestanden.
2. De eerlijke concurrentie in de sector van het wegvervoer in het algemeen handhaven en de internationale concurrentiepositie van België te versterken door enerzijds door marktregulering en anderzijds door controleactiviteiten.

Om een duurzame mobiliteit te bevorderen en fraude en sociale dumping in de sector van het personen- en goederenvervoer over de weg in een duurzame economie te bestrijden, zullen de controlemethoden van de dienst wegcontrole van de FOD en de samenwerking met andere controlediensten worden onderzocht om de kwaliteit van de controles te verbeteren

Het Directoraat-generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid draagt ook bij tot deze doelstellingen in het kader van zijn taken inzake erkenningen van organismen, afleveringen van vergunningen voor het vervoer van personen en goederen en door zijn taken van controle op de weg en in de bedrijven.

3. Verbetering van de klantgerichtheid door digitalisering van bepaalde processen op het gebied van rijbewijzen en inschrijving van de voertuigen.

REGELGEVING WEGVERKEER

1. Opdrachten

- De verkeersveiligheid verbeteren met name op het vlak van de verkeersreglementering en het controle-, vervolgings- en bestraffingsbeleid in

collaboration avec toutes les entités qui en sont responsables.

- Assurer un suivi proactif ainsi qu'une application correcte et dans les délais fixés des politiques européenne, internationale et nationale en matière de sécurité routière.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Les activités de base et objectifs opérationnels sont :

- Préparation et suivi de la politique : formulation de propositions et d'avis visant à adapter la politique en matière de sécurité routière en fonction de la note de politique générale du Ministre, du contrat d'administration du SPF et du suivi de leurs réalisations.
- Elaboration et modification de la législation et de la réglementation : rédaction des textes réglementaires en exécution des propositions ou décisions du Ministre et/ou du Conseil des ministres et pour transposer les directives européennes.
- Représentation à des réunions et dans des forums portant sur la sécurité routière tant au niveau national, européen, qu'international.
- Communication interne et externe : les collaborateurs, les "clients" et les partenaires doivent être informés à temps des modifications de la législation et des procédures.
- Suivi du contrat de gestion de Vias et, en particulier, le suivi des projets de recherche.
- En tant que point de contact national, solutionner et gérer les incidents en matière de Crossborder dans le cadre de l'application de la directive européenne et des accords bilatéraux.

3. Projets

1. Modernisation du code de la route

La révision du code de la route lancée en 2016 en collaboration avec toutes les entités impliquées directement ou indirectement sera poursuivie. L'objectif en 2022 est d'une part, d'actualiser et de rendre plus clair le code de la route actuel et d'autre part, d'adopter des mesures favorisant la mobilité durable notamment par un transfert modal du transport routier vers les autres modes de transport et une attention accrue pour les usagers actifs.

De même, la signalisation routière a été modernisée. Comme toutes les réglementations apparentées devront également être adaptées, il s'agit d'un projet qui nécessitera de l'attention aussi les années à venir.

Parallèlement, les projets suivants sont mis en œuvre :

- un screening du Code de la route en concertation avec les partenaires afin de

nauwe samenwerking met alle entiteiten die daarvoor verantwoordelijkheid dragen.

- De proactieve opvolging en een correcte uitvoering, binnen de gestelde termijnen van het Europese, internationale en nationale beleid inzake de verkeersveiligheid.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

De basisactiviteiten en de operationele doelstellingen zijn:

- Voorbereiding en opvolging van het beleid: het formuleren van voorstellen en adviezen, met de bedoeling het beleid rond verkeersveiligheid aan te passen in overeenstemming met de beleidsnota van de Minister en met het beheerscontract van de FOD en van de opvolging van hun realisaties.
- Opmaak en wijziging van de wetgeving en de reglementering: de redactie van de reglementaire teksten in uitvoering van de voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor het omzetten van Europese richtlijnen.
- Vertegenwoordiging op vergaderingen en fora inzake verkeersveiligheid zowel op nationaal als Europees en internationaal vlak.
- Interne en externe communicatie: de medewerkers, "klanten" en partners moeten tijdig worden geïnformeerd over de wijzigingen in de wetgeving en in de procedures.
- Opvolging van het Vias-beheerscontract, en in het bijzonder, de opvolging van de onderzoeksprojecten.
- Als nationaal contactpunt, de incidenten in het kader van de toepassing van de Europese richtlijn en de bilaterale akkoorden inzake Crossborder oplossen en beheren.

3. Projecten

1. Modernisering van de wegcode

De herziening van de wegcode, die werd gelanceerd in 2016 in samenwerking met alle direct of indirect betrokken entiteiten, zal worden voortgezet. In 2022 is het doel om enerzijds de huidige wegcode bij te werken en te verduidelijken en anderzijds om maatregelen te nemen ter bevordering van duurzame mobiliteit, met name door een modale verschuiving van wegvervoer naar andere vervoerswijzen en meer aandacht voor actieve gebruikers.

Evenzo werd de wegsignalisatie gemoderniseerd. Omdat alle gerelateerde reglementen ook moeten worden aangepast, gaat het om een project dat ook de komende jaren de nodige aandacht zal vragen.

Parallel met dit project zijn er ook de volgende projecten:

- een screening van de wegcode in overleg met de partners, om meer duurzame

favoriser les modes de transport plus durables et la sécurité des usagers actifs et faibles ;

- certaines adaptations urgentes du code de la route ;
- l'introduction du concept de la chaussée centrale dans le code de la route, en plus de diverses adaptations demandées par les régions.

2. Traitement des infractions routières

Dans la suite des initiatives prises depuis 2018, nous collaborerons avec la Justice et la Police afin d'optimiser le traitement des infractions routières sur le plan de la perception immédiate des amendes et de leur non-paiement tant pour les contrevenants étrangers que belges : implémentation de l'ordre de paiement, digitalisation des certificats permettant le recouvrement des amendes à l'étranger, intervention au niveau européen pour la révision du scope de la directive, etc.

Le développement d'un système de lutte contre la récidive sera poursuivi. Dans ce cadre-là, on poursuivra l'analyse des systèmes alternatifs aux amendes routières tels que la « gestion des antécédents » ou la « mini-récidive ». Parallèlement, on poursuivra l'étude de nouvelles mesures de lutte contre les infractions graves et contre la récidive : possibilité de condamner à l'installation d'une boîte noire, déploiement de nouvelles technologies pour détecter les infractions, etc.

Dans ce contexte, en concertation avec la Justice, il sera analysé dans quelles conditions une formation peut également être mise en place comme alternative à la perception immédiate. De même, de nouveaux modes de réintégration dans le droit de conduire après une déchéance seront proposés afin de maximiser leur effet sur le changement de comportement.

Le travail de sensibilisation des contrevenants routiers sera poursuivi avec les partenaires (SPF Justice, Régions, Vias) en élaborant de nouvelles fiches de sensibilisation et d'information annexées aux PV.

3. Supervision des KPI européens

Le SPF supervisera Vias pour le travail de collecte des KPI européens en matière de sécurité routière et la coordination du consortium européen créé à cette fin (depuis juillet 2020).

LICENCES ET CONTROLE

REGLEMENTATION TRANSPORT ROUTIER

transportmiddelen en de veiligheid van de actieve en kwetsbare weggebruikers te bevorderen;

- een aantal dringende aanpassingen van de wegcode;
- de introductie van het concept van de middenrijbaan in de wegcode samen met een aantal andere aanpassingen die werden gevraagd door de regio's.

2. Afhandeling van verkeersovertredingen

Naar aanleiding van de initiatieven die vanaf 2018 zijn genomen, zullen we onze medewerking verlenen aan Justitie en Politie om de behandeling van verkeersovertredingen te optimaliseren met het oog op de onmiddellijke inning van boetes en de niet-betaling ervan voor zowel buitenlandse overtreeders als Belgen: de implementatie van het bevel tot betalen, de digitalisering van de certificaten voor de inning van de boetes in het buitenland, de tussenkomst op Europees niveau met het oog op de herziening van de scope van de richtlijn, enz.

De ontwikkeling van een systeem in de strijd tegen recidive wordt voortgezet. Hierbij zullen alternatieve systemen aan verkeersboetes verder worden geanalyseerd, zoals het zogenaamde "antecedentenbeheer" of de "mini-récidive". Daarenboven zullen de studie van nieuwe maatregelen in de strijd tegen zware overtredingen en recidive voortgezet worden: de mogelijkheid om iemand te veroordelen tot de installatie van een zwarte doos, implementatie van nieuwe technologieën om overtredingen op te sporen, enz.

In dat kader zal in overleg met Justitie ook worden onderzocht wanneer een opleiding kan worden ingevoerd als alternatief voor de onmiddellijke inning. Evenzo zullen nieuwe manieren voor het bekomen van een herstel in het recht tot sturen na een verval van het recht tot sturen voorgesteld worden om hun effect op gedragsverandering te maximaliseren.

Het sensibiliseren van verkeersovertreders zal worden voortgezet met de partners (FOD Justitie, Gewesten, Vias) door nieuwe sensibiliserings- en informatiefiches uit te werken, die als bijlage bij het PV worden gevoegd.

3. Follow-up van de Europese KPI

De FOD zal het werk van Vias met het oog op het verzamelen van de gegevens in het kader van de Europese KPI en van de coördinatie van het met dat doel opgerichte consortium (sinds juli 2020) superviseren.

VERGUNNINGEN EN CONTROLE

REGELGEVING WEGVERVOER

1. Missions

- Assurer un suivi proactif ainsi qu'une application correcte et dans les délais fixés des politiques européenne, internationale et nationale en matière de transport routier.
- Promouvoir et implanter des règles qui assurent la compétitivité du secteur belge du transport routier ainsi qu'une concurrence loyale au sein de ce secteur tant au niveau national qu'international.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Les activités de base et objectifs opérationnels sont :

- Préparation et suivi de la politique : formulation de propositions et d'avis visant à adapter la politique en matière de compétitivité et d'organisation du marché dans le secteur du transport routier (dumping social), en fonction de la note de politique générale du Ministre et du contrat d'administration du SPF.
- Elaboration et modification de la législation et de la réglementation : rédaction des textes réglementaires en exécution des propositions ou décisions du Ministre et/ou du Conseil des ministres et pour transposer les directives européennes.
- Représentation à des réunions et dans des forums portant sur le transport routier tant au niveau national, européen, qu'international.
- Communication interne et externe : les collaborateurs, les "clients" et les partenaires doivent être informés à temps des modifications de la législation et des procédures.
- Agir en tant qu'organisme national chargé de l'application des droits des passagers d'autobus en exécution du Règlement (UE) N° 181/2011.

3. Projets

1. Contribution au débat, suivi et mise en œuvre des parties I, II et III du nouveau paquet européen pour le transport routier (Mobility package EU) ;
2. Suivi et évaluation du projet pilote en cours sur l'e-CMR dans le transport intra-Benelux (en coopération avec le service de contrôle des transports routiers), ainsi que suivi des développements internationaux dans ce domaine ;
3. Projet législatif visant la lutte contre le dumping social dans le secteur du transport avec des utilitaires légers.

1. Opdrachten

- De proactieve opvolging en een correcte uitvoering, binnen de gestelde termijnen van het Europese, internationale en nationale beleid inzake wegvervoer.
- Regels bevorderen en implementeren die het concurrentievermogen van de sector van het Belgisch wegvervoer verzekeren alsook een eerlijke concurrentie in deze sector op nationaal en internationaal niveau waarborgen.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

De basisactiviteiten en de operationele doelstellingen zijn:

- Voorbereiding en opvolging van het beleid: het formuleren van voorstellen en adviezen, met de bedoeling het beleid inzake de concurrentieproblematiek en de marktordening in de sector van het wegvervoer (sociale dumping) aan te passen, in overeenstemming met de beleidsnota van de Minister en met het beheerscontract van de FOD.
- Opmaak en wijziging van de wetgeving en de reglementering: de redactie van de reglementaire teksten in uitvoering van de voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen.
- Vertegenwoordiging op vergaderingen en fora inzake wegvervoer zowel op nationaal als Europees en internationaal vlak.
- Interne en externe communicatie: de medewerkers, "klanten" en partners moeten tijdig worden geïnformeerd over de wijzigingen in de wetgeving en in de procedures.
- Optreden als nationale handhavingsinstantie voor de buspassagiersrechten ter uitvoering van Verordening (EU) nr. 181/2011.

3. Projecten

1. Bijdrage tot het debat alsook opvolging en uitvoering van de delen I, II en III van het nieuwe Europese pakket inzake wegvervoer (Mobility package EU);
2. Opvolging en evaluatie van het lopende proefproject inzake de e-CMR in het intra-Benelux vervoer (in samenwerking met de dienst controle wegvervoer), alsook opvolging van de internationale ontwikkelingen op dat vlak;
3. Wetgevend project om de sociale dumping in de sector van het vervoer met lichte bedrijfsvoertuigen te bestrijden.

LICENCES

Après la sixième réforme de l'Etat, l'accès à la profession et au marché en matière de transport de marchandises et de personnes est régionalisé. Pour assurer la continuité du service, les tâches opérationnelles liées à cette compétence sont toujours exercées par le SPF Mobilité et Transports durant une période transitoire.

1. Missions

Analyser et moderniser le service au citoyen afin d'optimiser un service accessible à tous, simplifié, transparent et de qualité.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Gestion du registre électronique des transporteurs routiers.

Au niveau du service "Accès au Marché" :

La délivrance de licences de transport national ou communautaire et, le cas échéant, d'autorisations de transport extracommunautaire aux (candidats-) transporteurs, la délivrance de licences de transport pour les lignes de bus internationales ainsi que la délivrance d'attestations aux conducteurs d'États non membres de l'UE.

- a. Etant donné que les licences nationales et communautaires sont valables pendant 5 ans, on peut supposer que le service traite sur une base annuelle au moins 20% de l'ensemble des licences, à savoir 2 096 licences d'entreprise pour 15 843 véhicules.
- b. L'application des accords bilatéraux et multilatéraux pour le transport international de marchandises :
 - les échanges et les délivrances des autorisations avec 24 pays ;
 - la répartition multilatérale des autorisations CEMT.
- c. Il y a 286 lignes internationales de bus qui déposent / reprennent des voyageurs sur le territoire belge.

Au niveau du service "Accès à la profession" :

Pour pouvoir avoir accès à la profession de transporteur routier de marchandises et de voyageurs pour le compte de tiers, le candidat-transporteur doit

VERGUNNINGEN

Bij de zesde staatshervorming werd de toegang tot het beroep en tot de markt inzake het vervoer van goederen en personen geregionaliseerd. Teneinde de continuïteit van de openbare dienst te verzekeren, oefent de FOD Mobiliteit en Vervoer gedurende een overgangsperiode de operationele taken verbonden aan deze bevoegdheid nog verder uit.

1. Opdrachten

De dienstverlening aan de burger moet worden geanalyseerd en gemoderniseerd om een laagdrempelige, vereenvoudigde, transparante en kwalitatieve dienstverlening te optimaliseren.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Beheren van het elektronisch register van wegvervoersondernemingen.

Op het niveau van de dienst "Toegang tot de markt":

De uitreiking van nationale of communautaire transportvergunningen alsmede de machtigingen voor extra communautair vervoer aan de (kandidaat-) vervoerders, de toekenning van vergunningen voor internationale autobuslijnen; eveneens de uitreiking van attesten aan bestuurders uit niet-EU-staten.

- a. Gezien de nationale en communautaire vergunningen 5 jaar geldig zijn, kan men veronderstellen dat de dienst op jaarbasis minstens 20% van alle vergunningen behandelt, hetzij jaarlijks 2 096 ondernemingsvergunningen voor 15 843 voertuigen.
- b. Toepassing bilaterale en multilaterale akkoorden voor internationaal goederenvervoer:
 - uitwisselingen en afleveringen van machtigingen met 24 landen;
 - verdeling multilaterale ECMT-vergunningen.
- c. Er zijn 286 internationale autobuslijnen die reizigers opnemen / afzetten op Belgisch grondgebied.

Op het niveau van de dienst "toegang tot het beroep":

Om toegang te hebben tot het beroep van wegvervoerder van goederen en reizigers voor rekening van derden, moet de kandidaat-vervoerder

répondre à 4 conditions essentielles, qui sont vérifiées par le Service Licences.

Ce service délivre aussi les certificats de capacité professionnelle pour les gestionnaires de transport aux lauréats de l'examen en la matière qui est organisé 2 fois par an. Cela concerne environ 550 certificats par an.

3. Projets

- Organiser et accompagner le transfert des dossiers vers les Régions.

CONTRÔLE DU TRANSPORT ROUTIER

1. Missions

Le service "contrôle du transport routier" est chargé du contrôle et de l'application de la réglementation concernant le transport des marchandises et de personnes par route. L'application de la réglementation consiste à contrôler et à sanctionner les infractions qui ont été constatées sur la route ou dans les entreprises de transport.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Objectifs opérationnels internes au service :

- réaliser des contrôles en entreprise sur base d'une planification annuelle ;
- réaliser des contrôles sur la route en fonction du système ACR existant ;
- effectuer des contrôles conjoints sur base de l'échange de données entre le contrôle sur la route et en entreprise.

Objectifs opérationnels pour la détection de la fraude et des pratiques illégales dans les entreprises de transport situées en Belgique :

- effectuer des contrôles ad hoc à la demande et en coopération avec les autres services de la Direction générale ;
- effectuer des enquêtes ad hoc et collaborer à des enquêtes à la demande des parquets ou des auditeurs du travail.

Objectifs opérationnels en coopération avec d'autres services nationaux :

- coordonner les actions sur la route dans le cadre du Plan d'action Transports Routiers (PAT 2001/2006) ;
- dans le cadre du Plan d'action pour les Transports Routiers (PAT 2001/2006), organiser et collaborer à des contrôles conjoints en entreprises ;
- dans le cadre du Plan du 3 février 2016 pour une Concurrence Loyale dans le secteur du Transport,

aan 4 essentiële voorwaarden voldoen, die gecontroleerd worden door de Dienst Vergunningen.

Deze dienst geeft ook de getuigschriften van vakbekwaamheid voor wegvervoerondernemers af aan de laureaten van het desbetreffend examen dat 2 keer per jaar georganiseerd wordt. Het gaat om ongeveer 550 getuigschriften per jaar.

3. Projecten

- De overdracht van de vergunningendossiers naar de Gewesten voorbereiden en begeleiden.

CONTROLE OP HET WEGVERVOER

1. Opdrachten

De dienst "controle wegvervoer" is belast met het toezicht en de handhaving van de reglementering inzake het vervoer van goederen en personen over de weg. Deze handhaving omvat het controleren en sanctioneren van inbreuken die vastgesteld worden op de weg of in transportbedrijven.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Operationele doelstellingen binnen de dienst:

- uitvoeren van controles in de bedrijven gebaseerd op een jaarplanning;
- uitvoeren van controles op de weg volgens het bestaande ACR-systeem;
- uitvoeren van gezamenlijke controles op basis van de uitwisseling van gegevens tussen wegcontrole en bedrijfscontrole.

Operationele doelstellingen in verband met opsporen van fraude en onwettige praktijken in transportbedrijven die in België gevestigd zijn:

- uitvoeren van controles ad hoc op vraag van en in samenwerking met de andere diensten van het Directoraat-generaal;
- uitvoeren van ad hoc onderzoeken en meewerken aan onderzoeken op vraag van parketten of arbeidsauditeurs.

Operationele doelstellingen in samenwerking met andere nationale diensten:

- binnen het kader van het Actieplan Wegvervoer (PAT 2001/2006) gezamenlijke acties coördineren op de weg;
- binnen het kader van het Actieplan Wegvervoer (PAT 2001/2006) organiseren van en meewerken aan gezamenlijke bedrijfscontroles;
- binnen het kader van het Plan van 3 februari 2016 voor Eerlijke Concurrentie in de Transportsector

participer à des actions conjointes, menées par un auditeur du travail ;

- dans le cadre du protocole d'accord (protocole d'accord sur la lutte contre la fraude sociale et le travail illégal) en coopération avec SIRS, participer à des actions spécifiques organisées.

Objectifs opérationnels en coopération avec d'autres services internationaux :

- mener des actions internationales, ainsi que procéder à un échange périodique de données d'infraction dans le cadre du traité Benelux (Traité de Liège du 3 octobre 2014) ;
- assister à des réunions internationales et organiser des actions communes telles que définies dans la réglementation européenne 2006/22 UE.

3. Projets

- Poursuite de la recherche de la collaboration plus étroite entre les services de contrôle route et entreprises du SPF et les services de contrôle des départements fédéraux concernés par le transport routier afin d'améliorer les méthodes de contrôle et la collaboration par la conclusion de protocole d'accord avec les services de contrôle des autres départements.
- Transférer le personnel s'occupant des licences de transport routier de marchandises et de personnes vers les 3 Régions sur base du protocole conclu en 2021 avec les 3 Régions.
- Le projet-pilote sur la lettre de voiture électronique (e-CMR) sera poursuivi à l'échelle du Benelux en vue d'un déploiement européen dans le cadre de l'exécution du règlement eFTI.
- Utiliser les procès-verbaux électroniques : cela nécessite la rédaction d'une loi et le suivi de formations spécifiques.

IMMATRICULATION DES VEHICULES (DIV)

1. Missions

L'immatriculation des véhicules qui comprend encore un certain nombre de tâches particulières :

- réservation de plaques d'immatriculation personnalisées ;
- délivrance de plaques marchands et d'essai ;
- délivrance urgente de plaques temporaires de séjour et d'exportation ;
- délivrance des plaques spéciales ;
- délivrance des plaques ne passant pas par WebDIV (oldtimers, tracteurs diesel rouge, motos importées et belges réimmatriculables, attestation de vols des plaques et des CIMS de la police, ...) ;

meewerken aan gezamenlijke acties, onder leiding van een arbeidsauditeur;

- binnen het protocolakkoord (protocolakkoord in verband met strijd tegen sociale fraude en illegaal werk) in samenwerking met SIOD, meewerken aan specifieke acties die georganiseerd worden.

Operationele doelstellingen in samenwerking met andere internationale diensten:

- binnen het Beneluxverdrag (Verdrag van Luik van 3 oktober 2014) internationale acties organiseren en op periodieke wijze inbreukgegevens uitwisselen;
- internationale vergaderingen bijwonen en gezamenlijke acties organiseren zoals bepaald in de Europese regelgeving 2006/22 EU.

3. Projecten

- Voortzetting van het nastreven naar een nauwere samenwerking tussen de weg- en de bedrijfscontrole van de FOD en de inspectiediensten van de federale departementen die betrokken zijn bij het wegvervoer, teneinde de controlemethoden en de samenwerking te verbeteren door het sluiten van protocolakkoorden met de inspectiediensten van andere departementen.
- Overplaatsen van het personeel bezig met de goederen- en personenvervoersvergunningen naar de 3 gewesten op basis van het protocol dat in 2021 met de 3 gewesten is gesloten.
- Het proefproject inzake de elektronische vrachtbrief (e-CMR) zal op Benelux-schaal worden voortgezet met het oog op de Europese invoering ervan in het kader van de tenuitvoerlegging van de eFTI-verordening.
- Overstappen op het gebruik van het elektronisch proces-verbaal: dit vereist de redactie van een wet en het volgen van een specifieke opleiding

INSCHRIJVING VOERTUIGEN (DIV)

1. Opdrachten

De inschrijving van voertuigen, wat nog een aantal bijzondere taken omvat:

- reserveren van gepersonaliseerde kentekenplaten;
- afleveren van handelaars- en proefrittenplaten;
- spoedafl levering van tijdelijke verblijfsplaten en exportplaten;
- aflevering van speciale platen;
- aflevering van nummerplaten die niet via WebDIV verlopen (oldtimers, rode dieseltractoren, ingevoerde en Belgische motorfietsen die opnieuw kunnen worden ingeschreven, attest van

- correction des certificats d'immatriculation comportant des erreurs ;
- communication d'informations relatives aux immatriculations par le call center et par la gestion des demandes d'informations des citoyens et des assureurs dans des request collector ;
- participation active au sein des organisations européennes, notamment E-Reg et Eucaris ;
- transposition de la réglementation UE en droit belge et préservation de la réglementation spécifique ;
- participation à la lutte contre la criminalité automobile, notamment lors de la perte ou du vol du certificat d'immatriculation ;
- échange de données avec les autres organismes privés et publics dans le cadre de la Banque-Carrefour des véhicules par le biais de protocoles d'échanges conformes au GDPR ;
- vérification automatisée des données d'immatriculation étrangères des véhicules en provenance d'autres pays européens, notamment des Etats-membres de l'UE, dans le cadre de Traités bilatéraux ou multilatéraux tels que la convention Eucaris.

2. Projets

• *Révision de l'organisation du call et des cellules administratives de la DIV*

Afin d'améliorer la collaboration entre les différentes cellules de la DIV, un projet de restructuration sera mis en œuvre après l'analyse des processus et des procédures de travail des cellules du call center, du courrier interne et de la cellule litiges.

Ce projet devrait permettre d'améliorer l'efficacité et la rapidité du traitement des demandes d'immatriculation introduites par courrier grâce à une meilleure identification et répartition des responsabilités entre ces cellules.

Ce projet devrait être finalisé en décembre 2022.

• *Procédure administrative avant l'immatriculation de motocyclettes et de cyclomoteurs importés*

Afin de pouvoir immatriculer ces véhicules via WebDIV, il y a lieu de pré enregistrer certaines données reprises sur le certificat d'immatriculation et d'invalider le dernier certificat d'immatriculation. Cela nécessite de recourir au service d'un partenaire.

Cette mission est reprise dans les activités de la nouvelle concession relative à la délivrance et la

diefstal van nummerplaten en CIMS van de politie, ...);

- correctie van inschrijvingsbewijzen met fouten;
- verstrekken van inlichtingen rond inschrijvingen door het callcenter en door het beheer van informatieaanvragen van burgers en verzekeraars in request collectors;
- actieve deelnames binnen Europese organisaties, met name E-Reg en Eucaris;
- omzetting van de EU-regelgeving in Belgisch recht en behoud van de specifieke regelgeving;
- deelname in de strijd tegen autocriminaliteit, met name bij verlies of diefstal van het kentekenbewijs;
- gegevensuitwisseling met andere private en publieke organisaties in het kader van de kruispuntbank voor voertuigen via GDPR-conforme uitwisselingsprotocollen;
- geautomatiseerde verificatie mogelijk maken van buitenlandse inschrijvingsgegevens van voertuigen afkomstig uit andere Europese landen, inzonderheid de EU-Lidstaten in het kader van bilaterale of multilaterale Verdragen zoals de Eucaris-conventie.

2. Projecten

• *Herziening van de organisatie van de call en van de administratieve cellen van de DIV*

Om de samenwerking tussen de verschillende cellen van de DIV te verbeteren, zal een herstructureringsproject worden uitgevoerd na een analyse van de processen en de werkprocedures van van het call center, de cel interne behandeling en de cel geschillen.

Dit project moet het mogelijk maken om de efficiëntie en de snelheid van de verwerking van de inschrijvingsaanvragen die per post worden ingediend, te verbeteren door een betere identificatie en verdeling van de verantwoordelijkheden tussen deze cellen.

Dit project moet in december 2022 worden afgerond.

• *Administratieve procedure voor inschrijving van ingevoerde motorfietsen en bromfietsen*

Om deze voertuigen via WebDIV te kunnen registreren, moeten bepaalde gegevens op het kentekenbewijs vooraf worden geregistreerd en moet het laatste kentekenbewijs ongeldig worden gemaakt. Dit vereist het gebruik van de diensten van een partner.

Deze missie maakt deel uit van de activiteiten van de nieuwe concessie voor de uitgifte en levering van

livraison des plaques et des documents d'immatriculation. La nouvelle concession avec bpost a débuté en août 2019.

En 2022, le préenregistrement par bpost des motos importées devrait être effectif. Cela demandera une adaptation des programmes informatiques de la DIV mais aussi du concessionnaire

- **Mesures plus strictes de confidentialité pour la protection de la vie privée**

Le règlement européen relatif au GDPR est entré en vigueur en mai 2018 et a renforcé les obligations et les responsabilités en matière du traitement des données à caractère personnel.

Dans ce cadre, la loi sur la Banque carrefour des véhicules sera réexaminée pour voir son adéquation avec la loi sur le GDPR et y intégrer les changements indispensables à la suite de la sixième réforme de l'Etat.

En 2022, on terminera un premier projet de modification de la loi afin de permettre à certains partenaires de pouvoir continuer à consulter les données des véhicules sur base du numéro de la plaque consécutivement à un arrêt de l'Autorité de protection des données.

On poursuivra aussi la mise en conformité de tous nos protocoles avec nos partenaires suite à la loi sur le GDPR et au développement d'une nouvelle technologie informatique pour échanger nos données.

CERTIFICATION ET SURVEILLANCE

1. Les missions

Les missions de cette direction consistent à garantir la sécurité routière et une concurrence loyale et de contribuer à une mobilité durable :

- grâce à un suivi proactif ainsi qu'à une application correcte et dans les délais de la politique européenne et internationale en matière des normes de produits relatives aux véhicules et à leurs éléments ;
- grâce aux activités de reconnaissance et de contrôle des organismes actifs dans le secteur des déchus du permis de conduire et de l'éthylotest anti-démarrage, dans le secteur des installateurs d'équipement GPL - NGV - tachygraphes - limiteurs de vitesse ;
- par les activités de support et d'inspection des communes dans le cadre de la délivrance des permis de conduire pour veiller à une application correcte des réglementations en vigueur.

2. Les activités de base et les objectifs opérationnels

platen en registratiedocumenten. De nieuwe concessie met bpost is in augustus 2019 van start gegaan.

In 2022 moet de preregistratie van geïmporteerde motorfietsen door bpost effectief zijn. Het vereist aanpassingen van de computerprogramma's van de DIV, maar ook van de concessionaris

- **Verstrenging van de maatregelen tot Bescherming van de Persoonlijke levenssfeer**

De Europese verordening inzake GDPR trad in werking in mei 2018 en versterkte de verplichtingen en verantwoordelijkheden voor de verwerking van persoonsgegevens.

In dit kader zal de Kruispunt Bank Voertuigen herzien worden om ervoor te zorgen dat deze in overeenstemming is met de GDPR-wet en om de noodzakelijke wijzigingen ten gevolge de zesde staatshervorming uit te voeren.

In 2022 zal een eerste ontwerp van de wetwijziging worden voltooid om sommige partners toe te staan voertuiggegevens te blijven raadplegen op basis van het kenteken, na een uitspraak van de Autoriteit van gegevensbescherming.

Wij zullen ook al onze protocollen met onze partners in overeenstemming blijven brengen met de GDPR-wetgeving en de ontwikkeling van nieuwe IT-technologie om onze gegevens uit te wisselen.

CERTIFICATIE EN TOEZICHT

1. Opdrachten

De opdrachten van deze directie bestaat erin om de verkeersveiligheid en de eerlijke concurrentie te verzekeren en bij te dragen aan een duurzame mobiliteit:

- door middel van proactieve opvolging en een correcte en tijdige uitvoering van het Europese en internationale beleid inzake de productnormen voor voertuigen en hun onderdelen;
- door de activiteiten van de erkenning en het toezicht op organisaties die actief zijn in de sector van het verval van het rijbewijs en voor het alcoholslot en in het gebied van de installateurs van LPG - NGV - Tachograaf - snelheidsbegrenzers;
- door de ondersteuning en de inspectie van de gemeenten in het kader van de uitgifte van rijbewijzen om de juiste toepassing van de voorschriften te verzekeren

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Il faut veiller à optimiser la collaboration avec le service réglementation routière, avec les régions et les parties prenantes à la suite de la sixième réforme de l'Etat.

Permis de conduire

- répondre rapidement aux questions des communes dans le cadre de la délivrance des permis de conduire. Ces questions ont d'une part trait à la réglementation et d'autre part à l'application du programme de permis de conduire Mercurius ;
- répondre aux questions des citoyens et délivrer les authentications de permis de conduire belges ;
- organiser des réunions régulières avec le service réglementation routière et entre les différents services au sein du service permis de conduire pour harmoniser l'interprétation de la réglementation en matière du permis de conduire et si nécessaire, adapter la circulaire aux communes ;
- veiller à l'échange correct des permis de conduire étrangers ;
- organiser la communication interne et externe avec les différents partenaires. Grâce aux flashes d'information, les communes sont informées des changements de la réglementation et des procédures. Les informations à destination des citoyens sont fournies via le site web ;
- concertation avec les différentes régions afin de garantir le respect de la réglementation sur le permis de conduire tout en respectant la compétence de chacun ;
- tenir à jour la banque de données authentique sur les permis de conduire en collaboration avec les SPF Justice et Intérieur ;
- organiser l'inspection des communes sur une base régulière. Rédiger les rapports d'inspections et les transmettre aux communes. Suivi des inspections et des améliorations à apporter ;
- organiser des formations de base pour les nouveaux collaborateurs des communes et organiser des formations spécifiques relatives à l'échange des permis étrangers ;
- agréer, dans les délais fixés par les réglementations, les centres de déchéance du permis de conduire et les centres d'encadrement pour l'éthylotest et les contrôler régulièrement ;
- confection et délivrance de la dérogation du port de la ceinture.

Cellule Technique

- participer de manière proactive aux réunions nationales, européennes et internationales en matière de normes de produit relatives aux véhicules afin de défendre les intérêts belges ainsi

Men moet erover waken om de samenwerking met de dienst verkeersreglementering, met de gewesten en de stakeholders te optimaliseren na de zesde staatshervorming.

Rijbewijs

- de vragen gesteld door de gemeenten, in het kader van de uitreiking van rijbewijzen, snel beantwoorden. Deze vragen hebben enerzijds betrekking op de reglementering en anderzijds op de toepassing van het rijbewijsprogramma Mercurius;
- de vragen van de burgers beantwoorden en authenticaties van Belgische rijbewijzen afleveren;
- regelmatige vergaderingen organiseren met de dienst verkeersreglementering en tussen de verschillende diensten binnen de dienst rijbewijs om de interpretatie van de reglementering over het rijbewijs te harmoniseren en waar nodig, de omzendbrief voor de gemeenten aan te passen;
- zorgen voor een correcte omwisseling van buitenlandse rijbewijzen;
- organiseren van interne en externe communicatie met de verschillende partners. Door middel van nieuwsflashes worden de gemeenten op de hoogte gebracht van wijzigingen in de reglementering en procedures. De info naar de burger verloopt via de website;
- overleg met de verschillende gewesten teneinde een correcte naleving van de rijbewijsreglementering te garanderen met respect voor ieders bevoegdheid;
- up to date houden van de authentieke database van de rijbewijzen in samenwerking met de FOD Justitie en Binnenlandse Zaken;
- op regelmatige basis inspecties in de gemeenten organiseren. Inspectieverslagen opmaken en overmaken aan de gemeenten. Opvolging van de inspecties en van door te voeren verbeteringen;
- basisopleiding organiseren voor nieuwe medewerkers binnen de gemeenten en meer specifieke opleidingen organiseren rond omwisseling van buitenlandse rijbewijzen;
- binnen de door de regelgeving opgelegde termijnen, de erkenningen afleveren voor de vervalinstellingen van het rijbewijs en de omkaderingsinstellingen voor het alcoholslot en ze regelmatig controleren;
- opmaak en afgifte van de vrijstelling van de gordeldracht.

Technische cel

- op een proactieve manier deelnemen aan de nationale, Europese en internationale vergaderingen in verband met de productnormen voor voertuigen om zo de Belgische belangen te

que des positions ambitieuses en matière d'émission afin de contribuer aux objectifs du Green Deal ;

- organiser la communication interne et externe avec nos différents partenaires ;
- développer et rédiger la législation et la réglementation concernant le règlement technique, rédiger la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et transposer les directives européennes ou internationales ;
- rédiger les circulaires pour les fédérations en matière de fins de série de certains modèles de véhicules ;
- délivrer des dérogations techniques, les attestations pour donner suite à la perte / vol du dernier certificat d'immatriculation, les autorisations exceptionnelles relatives à la signalisation prioritaire ;
- délivrer dans les délais légaux les agréments aux installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, d'équipement GPL et NGV et en assurer le contrôle ;
- assurer le suivi des activités de contrôle ou d'évaluation initiale des demandes "outsourcées" à l'institut Vias et à d'autres services techniques ;
- délivrer les attestations ATP relatives au transport routier international de denrées périssables

3. Projets

- **Développer avec les Régions la réglementation technique permettant d'installer des moteurs électriques dans des véhicules non électriques au départ (retrofit)**

En 2022, le service véhicules finalisera le projet modificatif du règlement technique afin d'installer des moteurs électriques dans des véhicules non-électriques d'origine. L'installation en tant que tel ressort de la compétence des Régions.

- **Poursuite du développement de l'application informatique permettant la demande de permis on line**

Dans une seconde phase, le citoyen pourra introduire sa demande d'obtention d'un permis B définitif sur base des résultats de la première phase.

- **Informatisation de la dérogation du port de la ceinture**

Ce projet vise à permettre la demande en ligne de la dérogation du port de la ceinture par le citoyen. À la suite d'une modification de la réglementation, on délivrera une dérogation sous format carte bancaire.

verdedigen alsook ambitieuze standpunten inzake emissies verdedigen om bij te dragen aan de Green Deal doelstellingen;

- organiseren van interne en externe communicatie met onze verschillende partners;
- ontwikkeling en opstellen van wet- en regelgeving met betrekking tot de technische voorschriften, het opstellen van de reglementaire basis van de voorstellen of besluiten van de minister en de omzetting van Europese of internationale richtlijnen;
- opstellen van omzendbrieven voor de federaties betreffende einde serie van bepaalde voertuigmodellen;
- Het op tijd afleveren van technische vrijstellingen, van de attesten na een diefstal/verlies van het laatste inschrijvingsbewijs, uitzonderlijke machtigingen voor prioritaire seingeving;
- binnen de wettelijk vastgelegde termijnen de erkenningen voor installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers, LPG en NGV-installaties afleveren en controles voorzien;
- de opvolging garanderen van de controleactiviteiten of initiële evaluatie van de "uitbestede" aanvragen aan het Vias instituut en andere technische diensten;
- uitgifte van ATP-certificaten voor internationaal wegtransport van aan bederf onderhevige goederen

3. Projecten

- **Samen met de gewesten de technische voorschriften uitwerken die de installatie van elektrische motoren in niet-elektrische voertuigen mogelijk maken (retrofit)**

In 2022 zal de dienst voertuigen de laatste hand leggen aan de ontwerp-wijziging van het technisch reglement om elektrische motoren te kunnen installeren in niet-elektrische voertuigen. De installatie als zodanig valt onder de verantwoordelijkheid van de regio's.

- **Voortzetting van de ontwikkeling van een informatica-applicatie voor de online aanvraag van een rijbewijs**

In een tweede fase zal de burger op basis van de resultaten van de eerste fase een permanente rijbewijs B kunnen aanvragen.

- **Automatisering van de vrijstelling van het dragen van de gordel**

Dit project heeft tot doel de toepassing van de vrijstelling van het dragen van de gordel door de burger online mogelijk te maken. Na een wijziging van

de regelgeving, zullen we een vrijstelling gordeldracht in bankkaartformaat afgeven.

PROGRAMME 0
MOYENS DE SUBSISTANCE

Moyens mis en œuvre

01. Personnel

A.B. 33 56 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel statutaire définitif et stagiaire.

PROGRAMMA 0
BESTAANSMIDDELEN

Aangewende middelen

01. Personeel

B.A. 33 56 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: Vast en stagelopend.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	11 418	12 046	11 792	11 657	11 522	11 522	11 522	Vastleggingen
Liquidations	11 418	12 046	11 792	11 657	11 522	11 522	11 522	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit a été adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 161 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -161 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% est réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -243 000 euros
Correction technique 2022 : +243 000 euros
Total corrections techniques : +82 000 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningkredieten worden vermeerderd met 161 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -161 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -243 000 euro
Technische correctie 2022: +243 000 euro
Totaal technische correcties: +82 000 euro

Index (1,83 %) : 222 000 euros

Compensation : -180 000 euros

Economies linéaires : -378 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel
2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 01 110004 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel autre que statutaire.

Index (1,83 %) : 222 000 euro

Compensatie : -180 000 euro

Lineaire besparingen : -378 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting
2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 01 110004: Bezoldigingen en allerhande toelagen: ander dan statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1 776	1 894	1 743	1 722	1 701	1 701	1 701	Vastleggingen
Liquidations	1 776	1 894	1 743	1 722	1 701	1 701	1 701	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

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

Méthode de calcul de la dépense

Le crédit a été adapté aux besoins réels.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Corrections techniques

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 24 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -24 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% est réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -38 000 euros
Correction technique 2022 : +38 000 euros
Total corrections techniques : +14 000 euros

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 B.A. 21 01 110003).

Berekeningsmethode van de uitgave

Het krediet werd aangepast aan de reële noden.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correcties

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningkredieten worden vermeerderd met 24 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -24 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -38 000 euro
Technische correctie 2022: +38 000 euro
Totaal technische correcties: +14 000 euro

Index (1,83 %) : 35 000 euros

Compensation : -141 000 euros

Economies linéaires : -59 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel
2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 01 110016 : Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel "Plans d'actions en matière de sécurité routière".

Index (1,83 %) : 35 000 euro

Compensatie : -141 000 euro

Lineaire besparingen : -59 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting
2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 01 110016: Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel "actieplannen inzake de verkeersveiligheid".

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	193	303	303	300	297	297	297	Vastleggingen
Liquidations	193	303	303	300	297	297	297	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Crédit pour le suivi de la politique en matière de sécurité routière des services de police.

Afin de rendre possible le suivi de la politique de sécurité routière de la police locale et de la police de la circulation routière fédérale, la réinsertion d'un subside dans la loi du 6 décembre 2005 a été élaboré via la loi-programme du 23/12/2009.

Le montant permet d'engager des agents qui sont chargés d'une mission de conseil auprès des services de police, de visites de terrain, de la collecte, de la vérification et de l'analyse de données, ainsi que de la rédaction d'un rapport d'évaluation annuel et, le cas échéant, d'analyses ponctuelles.

Méthode de calcul de la dépense

Ce montant tient compte des coûts liés à l'engagement de personnel pour faire le suivi de la politique en matière de sécurité routière des services de police.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Krediet voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten.

Om de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de lokale politie en de federale verkeerspolitie mogelijk te maken werd een toelage in de wet van 6 december 2005 via de Programmawet van 23/12/2009 geregeld.

Het bedrag laat toe om personeelsleden aan te werven die zullen belast worden met een raadgevende opdracht aan de politiediensten, met veldonderzoek, met het verzamelen, nazien en analyseren van gegevens, met het opstellen van het jaarlijkse evaluatieverslag en indien nodig met specifieke analyses.

Berekeningsmethode van de uitgave

Dit bedrag houdt rekening met de personeelskosten die verbonden zijn aan het uitvoeren van de opvolging van het beleid van de politiediensten inzake verkeersveiligheid.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Corrections techniques

- 1) CB2021 : Les crédits d'engagement et de liquidation sont augmentés de 3 000 euros suite à la régularisation de la comptabilisation en droits constatés du pécule de vacances sur l'exercice 2021.
Correction technique 2022 : -3 000 euros
- 2) En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% est réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).
Economie 2021 : -6 000 euros
Correction technique 2022 : +6 000 euros
- Total corrections techniques : +3 000 euros

Index (1,83 %) : 6 000 euros

Economies linéaires : -9 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

02. Frais de fonctionnement

A.B. 33 56 02 121101 : Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exception des dépenses informatiques).

Technische correcties

- 1) BC2021: De vastleggings- en vereffeningskredieten worden vermeerderd met 3 000 euro ten gevolge van de regularisatie van de boeking in vastgestelde rechten van het vakantiegeld op boekjaar 2021.
Technische correctie 2022: -3 000 euro
- 2) In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).
Besparing 2021: -6 000 euro
Technische correctie 2022: +6 000 euro
- Totaal technische correcties: +3 000 euro

Index (1,83 %) : 6 000 euro

Lineaire besparingen: -9 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

02. Werkingskosten

B.A. 33 56 02 121101: Bestendige uitgave voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	227	501	574	369	367	368	373	Vastleggingen
Liquidations	200	501	574	369	367	368	373	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'arrêté royal du 16 mars 1968 coordonnant les lois sur la police de la circulation routière.

Art. 39 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de marchandises par route.

Arrêté royal du 12 juillet 2019 relatif à l'uniforme de certains agents de la Direction Générale Transport Routier et Sécurité Routière.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Art. 39 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Koninklijk besluit van 12 juli 2019 betreffende het uniform van bepaalde ambtenaren van het Directoraat-Generaal Wegvervoer en Verkeersveiligheid.

Arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E en des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Règlement (CE) N° 1072/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009 établissant des règles communes pour l'accès au marché du transport international de marchandises par route.

Loi du 15 juillet 2013 relative au transport de marchandises par route et ses arrêtés d'exécution.

Arrêté royal du 22 mai 2014 relatif au transport de marchandises par route.

Arrêté royal du 18 septembre 2016 relatif au transport routier international de denrées périssables et à l'utilisation de moyens spéciaux pour ce transport.

Description

Dépenses liées aux frais de fonctionnement généraux

- Catering : un budget est prévu annuellement pour couvrir les frais engendrés dans le cadre de réunions (repas, boissons, etc.). Ces réunions peuvent être organisées en interne et en externe.
- Téléphonie : un budget annuel est prévu afin de couvrir les coûts de téléphonie de l'ensemble de la DG.
- Bureau commissionnaires : frais liés aux réunions avec le Bureau Permanent composé de personnes extérieures qui ont une fonction spécifique dans le monde des transports et qui reçoivent une indemnité de déplacement pour ces réunions.
- Congrès et symposium : un budget annuel est prévu pour couvrir les frais d'inscription aux congrès et symposium (exemples : Conférence ROADPOL, Fondation flamande des sciences de la route, Centre pour le maintien de l'ordre et la sécurité, Institut européen d'administration publique, etc.).
- Association Belge de la Route : L'Association belge de la Route (ABR) est une association apolitique et sans but lucratif (ASBL), qui rassemble les différents acteurs – publics et privés – chargés de la construction, de la gestion et de l'exploitation des infrastructures routières en Belgique.

Koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende de rijbewijzen.

Verordening (EG) nr. 1072/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor toegang tot de markt voor internationaal goederenvervoer over de weg.

Wet van 15 juli 2013 betreffende het goederenvervoer over de weg en haar uitvoeringsbesluiten.

Koninklijk besluit van 22 mei 2014 betreffende het goederenvervoer over de weg

Koninklijk besluit van 18 september 2016 betreffende het internationaal wegvervoer van aan bederf onderhevige levensmiddelen en het gebruik van speciale vervoermiddelen bij dit vervoer.

Omschrijving

Algemene werkingskosten

- Catering: een begroting is jaarlijks voorzien om de kosten van de vergaderingen (maaltijden, drankjes, enz.) te dekken. Deze vergaderingen kunnen zowel intern als extern worden georganiseerd.
- Telefonie: een jaarlijkse begroting is voorzien om de telefonie-uitgaven van het hele DG te dekken.
- Bureau vervoerscommissie: kosten in verband met vergaderingen met het Vast Bureau bestaande uit externe personen met een specifieke functie in de vervoerswereld, die voor deze vergaderingen een reiskostenvergoeding ontvangen.
- Congres en symposium: een jaarlijkse begroting is voorzien om de inschrijvingskosten voor congressen en symposia te dekken (bijvoorbeeld: ROADPOL-conference, Vlaamse stichting Verkeerskunde, Centre for Policing and Security, European Institute of Public Administration enz.).
- Belgische Wegenvereniging: de Belgische Wegenvereniging is een apolitieke vereniging en zonder winstoogmerk (VZW) die de verschillende actoren – openbare en particuliere – verenigt die verantwoordelijk zijn voor de aanleg, het beheer en de exploitatie van de wegeninfrastructuur in België.

- Teambuilding : un budget annuel est prévu pour l'organisation de teambuilding.
- Documentation : abonnements spécifiques et documentations diverses.
- Divers : frais de natures diverses comme par exemple : l'impression d'affiches, des assurances spécifiques pour les déplacements à l'étranger, des abonnements spécifiques pour différents services, etc.

Dépenses liées à la mobilité de la DG

Nous avons environ 65 voitures qui sont utilisées quotidiennement pour le contrôle routier et le contrôle dans les entreprises, pour les inspections dans les communes, chez les garagistes, concessionnaires,... Nous recevons toujours des factures pour le carburant, l'entretien et la réparation des véhicules. Nous payons également les frais de contrôle technique de ces véhicules.

En 2020, des véhicules de service ont été également livrés pour la DGTRSR et destinés en partie aux personnes qui roulaient jusqu'à présent avec leur véhicule privé et pour lesquels les indemnités kilométriques étaient trop élevées ce qui rend l'achat de véhicules de service plus avantageux pour le SPF. En conséquence, les coûts de la DGTRSR pour l'achat de carburant et les frais d'entretien des véhicules augmentent.

Dépenses du service contrôle routier de la DG

- Petites dépenses : dépenses diverses telles que des tickets de stationnement, des produits d'entretien pour les véhicules, des lampes, etc.
- bpost : Envoi de dossiers par la poste aux sièges, parquets,...
- Vêtements de travail : conformément à l'arrêté royal du 12 juillet 2019 relatif à l'uniforme de certains agents de l'Administration des Transports, les vêtements requis sont fournis aux contrôleurs. De nouvelles pièces d'uniforme doivent être achetées pour chaque inspecteur.
- Logiciel tachygraphe : en 2019, un nouveau logiciel a été acheté pour contrôler les tachygraphes numériques quant aux fraudes éventuelles. Nous payons une redevance annuelle pour le renouvellement de la licence de ce logiciel.
- Consultance : à la suite de la sixième réforme de l'État, les licences de transport de marchandises et de personnes sont devenues une compétence régionale. Cette matière devrait être reprise par les régions à partir du 01/01/2022, ce qui aura des répercussions sur les tâches de nos services. À cette fin, il est procédé à un audit des processus du transport routier pour optimiser le fonctionnement du service après le départ du service licences de transport.

- Teambuilding: een jaarlijkse begroting is voorzien voor de organisatie van een teambuilding.
- Documentatie: specifieke abonnementen en verscheidene documentaties.
- Diversen: uitgaven van verschillende aard, zoals: het drukken van affiches, specifieke verzekeringen voor reizen naar het buitenland, specifieke abonnementen voor diverse diensten, enz.

Kosten in verband met de mobiliteit van het DG

We hebben een 65-tal wagens die dagelijks gebruikt worden voor wegcontrole en controle van bedrijven, voor inspecties in gemeenten, bij de garagisten, concessiehouders,... We ontvangen steeds facturen voor brandstof, het onderhoud en de herstelling van de voertuigen. Wij betalen ook voor de technische keuring van deze voertuigen.

In 2020 werden er ook bedrijfswagens geleverd voor het DGWVVV en dat gedeeltelijk voor personen die voordien met hun privé wagen reden en waarbij de kilometervergoeding te hoog lag zodat de aankoop van bedrijfswagens voor de FOD gunstiger uitviel. Daardoor stijgen de kosten van het DGWVVV voor de aankoop van brandstof en voor het onderhoud van de voertuigen.

Uitgaven van de dienst wegcontrole van het DG

- Kleine uitgaven: diverse uitgaven zoals parkeertickets, onderhoudsproducten voor voertuigen, lampen, enz.
- bpost: verzending van dossiers naar hoofdkantoren en parketten,...
- Werkkledij: overeenkomstig het koninklijk besluit van 12 juli 2019 betreffende de uniformen van bepaalde ambtenaren bij de Administratie van het Vervoer, wordt de vereiste kledij ter beschikking gesteld van de controleurs. Voor elke inspecteur moeten nieuwe uniformen worden aangeschaft.
- Software voor tachografen: in 2019 is nieuwe software aangeschaft om digitale tachografen te controleren op mogelijke fraude. Wij betalen een jaarlijkse vergoeding om de licentie te vernieuwen.
- Consultancy: als gevolg van de zesde staatshervorming zijn de vervoersvergunningen voor goederen en personen een gewestelijke bevoegdheid geworden. Vanaf 01/01/2022 zal het effectief door de Gewesten overgenomen worden, hetgeen gevolgen zal hebben voor de taken van onze diensten. Daartoe wordt een audit van de wegvervoerprocessen uitgevoerd om de werking van de dienst te optimaliseren na het vertrek van de dienst vervoersvergunningen.

- Licences motormanagement : renouvellement annuel des licences pour les appareils de motormanagement.
- Carnets de perceptions : impression de carnets de perceptions pour infliger et percevoir les amendes.

Dépenses liées au personnel de la DG (missions à l'étranger) :

Chaque année, il y a de nombreuses missions à l'étranger de plusieurs jours pour la direction Stratégie et Réglementation. Les réunions se déroulent à Genève. Des missions à l'étranger sont également prévues pour la Direction Transport routier et la Direction pour l'immatriculation des Véhicules.

Méthode de calcul de la dépense

Frais de fonctionnement généraux :

- Vergunningen motormanagement: jaarlijkse vernieuwing van vergunningen voor de apparatuur van het motormanagement.
- Inningsboekjes: drukken van inningsboekjes om boetes op te leggen en te innen.

Uitgaven gerelateerd aan personeel van het DG (buitenlandse zendingen):

Jaarlijks zijn er veel meerdaagse buitenlandse zendingen voor de directie Strategie en Regelgeving waarbij de vergaderingen doorgaan in Genève. Ook voor de Directie wegvervoer en de Directie inschrijving voertuigen zijn buitenlandse zendingen gepland.

Berekeningsmethode van de uitgave

Algemene werkingskosten:

Dépenses générales DG / Algemene kosten DG (euros / euro)	2022	2023	2024	2025	2026
Catering	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Catering service social / Catering social dienst	500	500	500	500	500
Téléphonie / Telefonie	23.000	23.000	23.000	23.000	23.000
Bureau commissionnaires de transports / Vast bureau vervoerscommissie	500	500	500	500	500
Inscriptions congrès et symposium / Inschrijvingen congres en symposium	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Association Belge de la Route/Belgische Wegenvereniging	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
Teambuilding	15.000	15.000	15.000	15.000	15.000
Documentation / Documentatie	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Divers / Diversen	18.000	18.000	18.000	18.000	18.000
Total / Totaal	67.500	67.500	67.500	67.500	67.500

Coûts en relation avec la mobilité de la DG :

Pour couvrir les coûts du parc automobile, nous devons prévoir un budget avec :

Kosten in verband met de mobiliteit van het DG:

Om de kosten rond het wagenpark te dekken moeten we een budget voorzien van:

Direction Transport routier / Directie wegvervoer (euros / euro)	2022	2023	2024	2025	2026
Carburant voitures / Brandstof voertuigen	95.000	95.000	95.000	95.000	95.000
Contrôle technique des véhicules / Technische controle voertuigen	1.500	1.500	1.500	1.500	1.500
Entretien et réparation des véhicules / Onderhoud en herstelling wagens	85.000	85.000	85.000	85.000	85.000
Total / Totaal	181.500	181.500	181.500	181.500	181.500

Dépenses du service contrôle routier de la DG :

Uitgaven van de dienst wegcontrole van het DG:

Direction Transport routier / Directie wegvervoer (euros / euro)	2022	2023	2024	2025	2026
Petites dépenses service transport routier / Kleine uitgaven dienst wegvervoer	3.000	3.000	3.000	3.000	3.000
Bpost pour le transport routier / Bpost voor wegvervoer	1.800	1.800	1.800	1.800	1.800
Vêtements de travail contrôle route / Werkkledij wegcontrol	25.000	25.000	25.000	25.000	25.000
Logiciel Tachygraphe / Software tachograaf	13.600	13.600	13.600	13.600	13.600
Consultance transport routier / Consultatieprocessen wegvervoer	200.000	0	0	0	0
Licences motormanagement / Licenties motormanagement	10.000	13.000	15.500	18.000	21.000
Carnets de perceptions / Inningsboekjes	2.000	0	2.000	0	2.000
Total / Totaal	255.400	56.400	60.900	61.400	66.400

Dépenses liées au personnel de la DG :

Gerelateerde uitgaven voor het personeel van het DG:

Dépenses de personnel/Uitgaven personeel (euros/euro)	2022	2023	2024	2025	2026
Carte de service, frais de transport/Dienstkaarten, vervoerkosten	22.000	22.000	22.000	22.000	22.000
Frais de voyage et de séjour/Reis en verblijfskosten	63.000	63.000	63.000	63.000	63.000
Missions à l'étranger/Buitenlandse opdrachten					
Total / Totaal	85.000	85.000	85.000	85.000	85.000

Total des dépenses :

Totaal uitgaven:

(en milliers d'euros / in duizende euro)	2022	2023	2024	2025	2026
Total dépenses / Totaal uitgaven	590	391	395	396	401

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Plusieurs postes ont été revus dans le cadre du budget 2022. Parmi ceux-ci les postes les plus impactés sont :

- La flotte de véhicules a été augmentée, ce qui engendre une augmentation des frais d'entretien et de réparation.
- En 2022, il est prévu un montant de 200 000 euros pour les frais de consultance dans le cadre de l'audit du service contrôle du transport routier. Ces frais étaient de 100 000 euros en 2021.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Verscheidene punten zijn herzien in het kader van de begroting voor 2022. De meest getroffen posten zijn:

- Het wagenpark is uitgebreid, hetgeen leidt tot een stijging van de onderhouds- en reparatiekosten.
- In 2022 is een bedrag van 200 000 euro uitgetrokken voor advieskosten voor de audit van de controledienst voor het wegvervoer. In 2021 bedroegen deze kosten 100 000 euro.

- Le montant alloué pour les licences de motormanagement a augmenté en 2022 suite à l'achat de 3 nouveaux appareils en 2021.
- Le montant alloué par personne dans le cadre des activités de Teambuilding a également été augmenté, ce qui induit une augmentation du budget prévu pour ce poste.
- En 2021, du budget était prévu pour la réalisation des fiches de sensibilisation en matière de sécurité routière. Ces fiches seront finalement réalisées en collaboration avec Vias et ne seront pas à charge de notre budget.
- Le nouveau contrat pour la téléphonie implique une diminution du budget pour ce poste à partir de 2022.
- En 2022 une commande de carnets de perceptions sera nécessaire. Ce n'était pas le cas en 2021. En effet, pour ce poste, un budget est prévu tous les deux ans.
- ECR : en 2021, un montant de 36 000 euros était prévu pour ECR. Ce poste est transféré sur la nouvelle A.B. 33 56 10 354001 à partir de 2022.

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% est réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -10 000 euros

Correction technique 2022 : +10 000 euros

Index (1,8 %) : 9 000 euros

Compensation : +70 000 euros

Economies linéaires : -16 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 02 741001 : Achat de matériel roulant.

- Het bedrag voor de vergunningen voor motormanagement is in 2022 verhoogd na de aankoop van 3 nieuwe machines in 2021.
- Het bedrag dat per persoon wordt uitgetrokken voor teambuildingactiviteiten is eveneens verhoogd, waardoor de begroting voor deze post is verhoogd.
- In 2021 is een budget uitgetrokken voor de productie van sensibiliseringsbladen over verkeersveiligheid. Deze bladen zullen uiteindelijk in samenwerking met Vias worden opgesteld en niet ten laste van onze begroting komen.
- Het nieuwe contract voor telefonie impliceert een daling van de begroting voor deze post vanaf 2022.
- In 2022 zal een bestelling van inningsboeken nodig zijn. Dit was niet het geval in 2021. Voor deze post is immers om de twee jaar een begroting gepland.
- ECR: in 2021 werd een bedrag van 36 000 euro voor ECR voorzien. Deze post wordt overgedragen naar de nieuwe B.A. 33 56 10 354001 vanaf 2022.

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -10 000 euro

Technische correcties 2022: +10 000 euro

Index (1,8 %) : 9 000 euro

Compensatie : +70 000 euro

Lineaire besparingen : -16 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 02 741001: Aankoop van rollend materieel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	91	194	194	194	194	194	194	Vastleggingen
Liquidations	240	194	194	194	194	194	194	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'Arrêté royal du 16 mars 1968 coordonnant les lois sur la police de la circulation routière.

Art. 39 de la loi du 3 mai 1999 relative au transport de marchandises par route.

Arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Arrêté royal du 7 mars 2013 relatif à l'utilisation des gaz de pétrole liquéfiés (LPG) pour la propulsion des véhicules automobiles.

Arrêté royal du 7 mars 2013 relatif à l'utilisation du gaz naturel comprimé (GNC) pour la propulsion des véhicules automobiles.

Arrêté royal du 14 juillet 2005 portant exécution du règlement (CEE) n° 3821/85 du 20 décembre 1985 concernant l'appareil de contrôle dans le domaine des transports par route.

Description

La Direction du contrôle routier effectue des contrôles sur la route ainsi que dans les entreprises. La Direction Certification et Surveillance procède à des contrôles des permis de conduire dans les communes. La cellule surveillance du marché procède à des contrôles des équipements chez les concessionnaires, dans les garages,...

Nous devons renouveler certains véhicules des contrôleurs en tenant compte des contraintes liées aux zones à faible émission.

Ces véhicules devront donc être équipés des dispositifs nécessaires tels que des rampes lumineuses, des sirènes, etc.

Il est également nécessaire de prévoir des véhicules pour les contrôleurs des permis de conduire (contrôles dans les maisons communales) et pour les contrôleurs du Service de surveillance du marché.

Méthode de calcul de la dépense**Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis**

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het Koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Art. 39 van de wet van 3 mei 1999 betreffende het vervoer van zaken over de weg.

Koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende de rijbewijzen.

Koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van vloeibaar gemaakte petroleumgassen (LPG) voor aandrijving van auto's.

Koninklijk besluit van 7 maart 2013 betreffende het gebruik van gecompriemd aardgas (CNG) voor het aandrijven van auto's.

Koninklijk besluit 14 juli 2005 houdende uitvoering van de verordening (EEG) nr. 3821/85 van 20 december 1985 betreffende het controleapparaat in het wegvervoer.

Omschrijving

De directie wegcontrole doet zowel controles op de weg als bij bedrijven. De directie Certificatie en toezicht doet controles in verband met de rijbewijzen in de gemeenten. De cel toezicht op de markt doet controles op de uitrustingen bij concessiehouders, in de garages,...

Wij moeten een aantal voertuigen van de controleurs vernieuwen, rekening houdend met de beperkingen van lage-emissiezones.

Deze voertuigen moeten dan voorzien worden van de nodige uitrustingen zoals lichtbalken sirenes, enz.

Het is eveneens noodzakelijk om wagens te voorzien voor de controleurs rijbewijzen (controles in gemeentehuizen) en de controleurs van de Dienst toezicht op de markt.

Berekeningsmethode van de uitgave

Pour l'achat des voitures susmentionnées, le budget est estimé à 194 000 euros.

Il est prévu d'acheter 5 véhicules en 2022 (3 pour le contrôle routier et 2 pour la surveillance du marché)

Il est également prévu de remplacer une camionnette pour le contrôle du transport routier.

Il est également prévu d'aménager 3 des véhicules pour le contrôle du transport routier.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Le renouvellement du parc de véhicules continuera avec l'achat et l'aménagement des véhicules. Pour 2022, il est prévu le même budget que pour 2021, ce qui représente un montant de 194 000 euros.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 02 742201 : Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables (à l'exclusion des dépenses informatiques).

Voor de aankoop van de hierboven vermelde wagens wordt het budget geraamd op 194 000euro.

Het is de bedoeling om in 2022 5 voertuigen aan te schaffen (3 voor wegcontrole en 2 voor toezicht van de markt). Ook is de vervanging gepland van een bestelwagen voor de controle van het wegvervoer.

Het is ook de bedoeling 3 van de voertuigen voor wegcontrole uit te rusten.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De vernieuwing van het wagenpark zal worden voortgezet met de aankoop en de uitrusting van voertuigen. Voor 2022 wordt er hetzelfde budget uitgetrokken als voor 2021, wat neerkomt op een bedrag van 194 000 euro.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 02 742201: Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	15	20	29	29	29	29	29	Vastleggingen
Liquidations	0	20	29	29	29	29	29	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Loi du 16 mars 1968 relative à la police de la circulation routière, coordonnée par l'Arrêté royal du 16 mars 1968 coordonnant les lois sur la police de la circulation routière.

Description

Pour que les contrôleurs du transport routier puissent effectuer leurs contrôles en toute sécurité, ils ont besoin de matériel leur permettant de détecter les infractions et d'une signalisation bien visible afin de pouvoir guider les véhicules contrôlés en toute sécurité.

Méthode de calcul de la dépense

- Motormanagement : 15 000 euros (3 appareils à +/- 5 000 euros par appareil)
- Tool tachoscan : 5 300 euros

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Wet van 16 maart 1968 betreffende de politie over het wegverkeer, gecoördineerd bij het Koninklijk besluit van 16 maart 1968 tot coördinatie van de wetten betreffende de politie over het wegverkeer.

Omschrijving

Om de controleurs van het wegvervoer toe te laten hun controles op een veilige manier uit te voeren hebben ze nood aan materiaal om inbreuken te kunnen detecteren en vooral zichtbare signalisatie om de voertuigen die gecontroleerd worden veilig te kunnen begeleiden.

Berekeningsmethode van de uitgave

- Motormanagement: 15 000 euro (3 toestellen aan +/-5 000 euro per toestel)
- Tool tachoscan: 5 300 euro

- Rampes lumineuses « Follow Me » mobiles : 5 000 euros (5 installations à +/- 1 000 euros)
- Achat de panneaux de signalisation : 2 000 euros
- Matériel divers (cônes, signalisation lumineuse,...) : 1 000 euros

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Lors de l'élaboration du budget 2022, d'autres articles ont été prévus qui ne figuraient pas dans les demandes pour le budget 2021.

Il s'agit principalement des appareils de motormanagement et du tool tachoscan.

En 2021, le budget comprenait également la sécurisation des locaux de la DIV qui n'est plus reprise dans le budget de 2022.

Compensation : +9 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

Programme 1

Contribution organisations internationales

Objectifs poursuivis par le programme

Moyens mis en œuvre

A.B. 33 56 10 354001 – Eucaris, ECR,...

- Mobiele « Follow Me » lichtbalken: 5 000 euro (5 plaatsingen op +/- 1 000 euro)
- Verkeersborden: 2 000 euro
- Ander materiaal (kegels, lichtsignalen,...): 1 000 euro

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Bij de opmaak van de begroting 2022 werden nog andere artikelen voorzien die niet voorkomen in de aanvragen voor 2021.

Dit betreft voornamelijk de motormanagementapparatuur en het tachoscan-instrument.

In 2021 omvatte de begroting ook de beveiliging van de gebouwen van DIV, die niet langer is opgenomen in de begroting voor 2022.

Compensatie: +9 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

Programma 1

Bijdragen aan internationale instellingen

Nagestreefde doelstellingen door het programma

Aangewende middelen

B.A. 33 56 10 354001 – Eucaris, ECR,...

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	0	74	74	74	74	74	Vastleggingen
Liquidations	0	0	74	74	74	74	74	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

EUCARIS :

Participation belge au système/réseau Eucaris (European CAR and driving license Information System) qui permet d'échanger, au niveau international, des informations relatives à l'immatriculation des véhicules et qui est utilisé pour détecter les véhicules volés et les transports illégaux.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

EUCARIS:

Belgische deelname aan het systeem/netwerk Eucaris (European CAR and driving license Information System) waarbij internationaal een uitwisseling bestaat van de gegevens met betrekking tot de inschrijving van voertuigen en dat gebruikt wordt voor de opsporing van gestolen voertuigen of illegale transporten.

ECR :

ECR signifie Euro Contrôle Route, qui est une coopération internationale entre les services de contrôle.

Le groupe TWG (Tacho Web Group) est un groupe de travail composé d'ECR et de ROADPOL (European roads Policing Network). L'objectif initial était de surveiller et de mettre à jour les informations sur la fraude avec les tachygraphes numériques.

- Les services d'inspection échangent des informations concernant des infractions Cross Border. De cette manière, les "taches aveugles" sont éliminées dans l'application des règles du transport routier international.
- Développer des activités de contrôle coordonnées et communes associant l'utilisation optimale des technologies disponibles.
- L'ECR organise, en collaboration avec la police de la route, huit semaines thématiques de contrôle pendant lesquelles tous les membres effectuent des contrôles ciblés sur un thème bien défini (exemple : l'état technique du véhicule).
- Développer des procédures et normes uniformes pour contrôler l'équipement de contrôle.
- Formation et apprentissage. L'ECR organise des stages de formation bilatéraux et multilatéraux où les étudiants peuvent, non seulement, suivre une formation spécifique mais également tirer des enseignements de l'expérience de leurs collègues.
- Pour mieux soutenir les inspecteurs dans leur fonction, des « guides de bonnes pratiques » portant sur la fraude au tachygraphe, la sécurisation du chargement et le travail en collaboration avec des équipes de contrôle multidisciplinaires sont élaborés.
- Consulter et élaborer une position commune concernant les initiatives législatives européennes dans le domaine du transport routier.

Méthode de calcul de la dépense**EUCARIS :**

Pour EUCARIS, le montant dépend du nombre de pays participants. L'estimation est basée sur le nombre de pays membres.

ECR :

Actuellement, la contribution annuelle à l'ECR s'élève en principe à 10 000 euros, mais les 3 pays du Benelux ne doivent payer que 4 500 euros car l'ECR est installé dans le bâtiment du Benelux à Bruxelles et les pays du Benelux contribuent déjà aux frais de fonctionnement du Benelux.

ECR:

ECR staat voor Euro Controle Route, zijnde een internationale samenwerking tussen controlediensten.

De TWG-groep (Tacho Web Group) is een gezamenlijke werkgroep van ECR en ROADPOL (European roads Policing Network). De oorspronkelijke focus lag op het bewaken en bijwerken van de informatie over fraude met digitale tachografen.

- De inspectiediensten wisselen gegevens over crossborder-inbreuken uit. Op deze manier worden de zogenaamde 'blinde vlekken' in handhaving van internationaal wegvervoer weggewerkt.
- Ontwikkeling van gecoördineerde en gemeenschappelijke controleactiviteiten met optimaal gebruik van beschikbare technologieën.
- ECR organiseert, in samenwerking met de verkeerspolitie, acht thematische controleweken waarbij alle leden tegelijkertijd gericht rond één bepaald thema (bijvoorbeeld: technische conditie van het voertuig) controleren.
- Ontwikkeling van uniforme controleprocedures en normen om de controleapparatuur te controleren.
- Opleiding en leren, ECR organiseert multilaterale en bilaterale opleidingsstages waar studenten naast een specifieke training ook leren vanuit de ervaring van de collega's.
- Om de inspecteurs verder te ondersteunen in hun functie worden er 'best practice guides' ontwikkeld rond tachograaffraude, het beveiligen van de lading en de werkzaamheden in samenwerking met multidisciplinaire controleteams.
- Raadplegen en ontwikkelen van een gemeenschappelijk standpunt over wetgevende Europese initiatieven op het gebied van wegvervoer.

Berekeningsmethode van de uitgave**EUCARIS:**

Voor EUCARIS, is het bedrag afhankelijk van het aantal deelnemende landen. De schatting is op basis van het aantal aangesloten landen.

ECR:

Op dit ogenblik bedraagt de jaarlijkse bijdrage voor ECR in principe 10 000 euro maar de 3 Benelux-landen moeten slechts 4 500 euro betalen omdat ECR gehuisvest is in het gebouw van de Benelux in Brussel en de Benelux-landen sowieso al bijdragen in de werkingskosten van de Benelux.

Lors de l'élaboration du budget pour 2020, 36 000 euros avaient déjà été prévus pour le passage d'une forme de coopération informelle à une institution dotée de la personnalité juridique, mais cela a été reporté à 2022.

Deux facteurs sont déterminants pour la contribution future :

1. L'ECR ne restera pas à Bruxelles (l'ECR s'installera aux Pays-Bas). Cela signifie que le taux préférentiel actuel sera supprimé.
2. L'ECR est en transition, passant d'une forme de coopération informelle à une institution dotée de la personnalité juridique. La structure de société sera un GECT (Groupement européen de coopération territoriale). Cela entraîne des obligations et des coûts supplémentaires (notamment l'obligation de nommer un directeur). La future contribution annuelle dépendra du nombre de pays adhérents. Comme ce processus d'adhésion est toujours en cours, un montant fixe ne peut pas encore être avancé mais l'ECR estime qu'elle devrait être de l'ordre de 36 000 euros (sur la base du nombre de participants attendu).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Cette allocation de base n'existe pas en 2021. En 2022, EUCARIS sera transféré de l'A.B. 33 56 40 354001 et ECR de l'A.B. 33 56 02 121101.

EUCARIS :

Le montant de la participation à EUCARIS fluctue chaque année en fonction du nombre de membres et des projets développés. En 2019, ce montant s'élevait à 39 476 euros, en 2020, il s'élevait à 44 034 euros et il est de 37 383 euros pour 2021.

Dans ce cadre, il est difficile d'estimer précisément le montant de la cotisation de 2022 et des années suivantes.

ECR :

ECR estime que la future contribution annuelle devrait être de l'ordre de 36 000 euros.

Compensation : +74 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

Bij de opmaak van de begroting voor 2020 werd reeds 36 000 euro voorzien voor de transitie van een losse vorm van samenwerking naar een instelling met rechtspersoonlijkheid maar dat werd nog uitgesteld naar 2022.

Er zijn twee factoren die bepalend zijn voor de toekomstige bijdrage:

1. De ECR zal zich niet langer in Brussel huisvesten (ECR zal zich in Nederland vestigen). Dit maakt dat het huidige voordeeltarief wegvalt.
2. De ECR is in transitie van een losse vorm van samenwerking naar een instelling met rechtspersoonlijkheid. De vennootschapsstructuur zal een EGTS zijn (Europese Groepering voor Territoriale Samenwerking). Dit brengt extra verplichtingen en extra kosten met zich mee (onder andere de verplichting om een directeur aan te stellen). De toekomstige jaarlijkse bijdrage zal afhangen van het aantal landen dat zal toetreden. Aangezien dit toetredingsproces nog aan de gang is, kan nog geen vast bedrag worden vooropgesteld maar volgens een raming van ECR zal men wellicht in de buurt van 36 000 euro uitkomen (gebaseerd op het aantal deelnemers dat men verwacht).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Deze basisallocatie bestaat niet in 2021. In 2022 EUCARIS zal van B.A. 33 56 40 354001 en ECR van B.A. 33 56 02 121101 worden overdragen.

EUCARIS:

Het bedrag van de deelname aan EUCARIS schommelt elk jaar, afhankelijk van het aantal leden en de ontwikkelde projecten. In 2019 was dit bedrag 39 476 euro, in 2020 was het 44 034 euro en voor 2021 is het 37 383 euro.

In dit kader is het moeilijk om het bedrag van de lidmaatschapsbijdrage voor 2022 en de daaropvolgende jaren precies te ramen.

ECR:

ECR schat dat de toekomstige jaarlijkse bijdrage in de orde van 36 000 euro zal liggen.

Compensatie: +74 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

PROGRAMME 4**IMMATRICULATION DES VEHICULES****Objectifs poursuivis par le programme**

Ce programme couvre les missions relatives à l'immatriculation de véhicules.

L'activité est centrée sur l'immatriculation des véhicules. Elle consiste à doter chaque véhicule (automobile, camion, bus, remorque, motocyclette, cyclomoteur, speedpedelec) d'une immatriculation, c'est-à-dire d'un certificat d'immatriculation, qui constitue en quelque sorte la pièce d'identité du véhicule, et d'une plaque d'immatriculation devant permettre aux forces de l'ordre d'identifier le conducteur.

Elle consiste également à tenir à jour un répertoire de tous les véhicules immatriculés. Ce répertoire est d'une importance capitale pour les pouvoirs publics et privés puisqu'il constitue la source qui permet d'effectuer les diverses taxations liées à la possession et à la circulation des véhicules, les recherches judiciaires, les contrôles policiers, le suivi transfrontalier des véhicules, les convocations au contrôle technique, les éventuels contrôles d'assurance, le suivi des véhicules retirés de la circulation, des données statistiques importantes sur le plan économique et conjoncturel, etc.

Moyens mis en œuvre**40. Immatriculation**

A.B. 33 56 40 121123 : Frais liés à l'inscription des véhicules.

PROGRAMMA 4**INSCHRIJVING VAN VOERTUIGEN****Nagestreefde doelstellingen door het programma**

Dit programma dekt de opdrachten inzake inschrijving van de voertuigen.

De activiteit is gericht op de inschrijving van de voertuigen. Zij bestaat er in elk voertuig (auto, vrachtwagen, bus, aanhangwagen, motorfiets, bromfiets, speedpedelec) te voorzien van een inschrijving m.n. van een inschrijvingsbewijs dat als het ware de identiteitskaart is van het voertuig en van een inschrijvingsplaat die de ordemachten moeten in staat stellen de bestuurder te identificeren.

Zij bestaat er tevens in een repertorium bij te houden van alle ingeschreven voertuigen. Dit repertorium is uitermate belangrijk voor de overheids- en privé instanties vermits het de basis vormt voor de verschillende heffingen die verband houden met het bezit en het besturen van een voertuig, de gerechtelijke opzoekingen, politiecontroles, de opvolging van de voertuigen over de landsgrenzen heen, oproepen tot de technische keuring, eventuele verzekeringscontroles, de opvolging van uit het verkeer gehaalde voertuigen, belangrijke statistische gegevens op economisch en conjunctureel vlak, enz.

Aangewende middelen**40. Inschrijving**

B.A. 33 56 40 121123: Kosten verbonden aan de inschrijving van voertuigen.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	97	130	177	76	75	75	75	Vastleggingen
Liquidations	91	130	177	76	75	75	75	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules.

Arrêté royal du 8 janvier 1996 portant réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales pour véhicules à moteur et remorques.

En 2020, l'arrêté royal du 8 janvier 1996 est modifié et devient l'arrêté royal du 8 janvier 1996 portant

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving voertuigen.

Koninklijk besluit van 8 januari 1996 betreffende de inschrijving van commerciële nummerplaten voor motorvoertuigen en aanhangwagens.

In 2020 werd het koninklijk besluit van 8 januari 1996 aangepast en werd dit het koninklijk besluit van 8

réglementation de l'immatriculation des plaques commerciales et des plaques nationales pour véhicules à moteur et remorques.

Description

La DIV est responsable de l'immatriculation des véhicules et d'un certain nombre de tâches spécifiques :

- Enregistrement de plaques d'immatriculation personnalisées ;
- enregistrement des plaques normales pour toutes les immatriculations ne passant pas par WEBDIV (oldtimers, motos importés, plaques militaires, ...) ;
- enregistrement des plaques marchands et essai ;
- enregistrement des plaques de transit ;
- enregistrement des plaques spéciales ;
- fournir des informations sur les inscriptions ;
- corriger les certificats erronés ;
- participation active au sein d'organisations européennes ;
- participation à la lutte contre la criminalité automobile ;
- gérer la Banque carrefour des véhicules ;
- suivre l'exécution de la concession avec bpost.

Les dépenses suivantes sont prévues pour 2022 :

- Participation belge à l'association E-reg. (Association of European vehicle and driver registration authorities) et ETAES (European Type Approval Exchange System).
- La DIV fournit des formulaires de demande d'immatriculation d'un véhicule. Nous prévoyons annuellement 1.300.000 formulaires de demande qui sont imprimés sur du papier vert et rose et qui sont envoyés aux assureurs, aux distributeurs, aux sociétés de crédit-bail, à Febiac, etc.
- Petites commandes ou autres interventions.
- Frais d'expédition des dossiers de demande d'immatriculation arrivés à la DIV-Bruxelles vers les antennes de la DIV.
- Audits de sécurité chez le concessionnaire bpost (contrat en cours de 2019 à 2022).
- Audit des processus du service callcenter de la DIV.

Méthode de calcul de la dépense

januari 1996 tot regeling van de inschrijving van de commerciële platen en de nationale platen voor motorvoertuigen en aanhangwagens.

Omschrijving

De DIV is verantwoordelijk voor de inschrijving van voertuigen en nog een aantal bijzondere taken:

- Inschrijving van gepersonaliseerde kentekenplaten;
- inschrijving van normale nummerplaten voor alle inschrijvingen die niet via WEBDIV verlopen (oldtimers, ingevoerde motorfietsen, militaire nummerplaten, ...);
- inschrijving van handelaars- en proefrittenplaten;
- inschrijving van transitplaten;
- inschrijving van speciale platen;
- verstrekken van inlichtingen rond inschrijvingen;
- corrigeren van foutieve certificaten;
- actieve deelnames binnen Europese organisaties;
- deelname in de strijd tegen autocriminaliteit;
- beheer van de Kruispuntbank van voertuigen;
- opvolgen van de uitvoering van de concessie met bpost.

De volgende uitgaven zijn voorzien voor 2022:

- Belgische deelname aan de vereniging E-reg. (Association of European vehicle and driver registration authorities) en ETAES (European Type Approval Exchange System).
- Het DIV voorziet aanvraagformulieren voor inschrijving van een voertuig. Jaarlijks worden er ongeveer 1.300.000 aanvraagformulieren op groen en roos papier geprint, deze worden verzonden naar verzekeraars, verdelers, leasebedrijven, Febiac, enz.
- Kleine bestellingen of andere tussenkomsten.
- Verzendkosten van de inkomende inschrijvingsaanvragen van de DIV-Brussel naar de DIV-antennes.
- Veiligheidsaudits bij de concessionaris bpost (lopend contract van 2019 tot 2022).
- Audit van de processen van de dienst DIV callcenter

Berekeningsmethode van de uitgave

Euros / Euro	2022	2023	2024	2025	2026
ETAES Participation / ETAES Participatie	2.600	2.600	2.600	2.600	2.600
EREG Participation / EREG Participatie	5.700	5.700	5.700	5.700	5.700
Frais d'expédition DIV Verzendingskosten DIV	12.000	12.000	12.000	12.000	12.000
Formulaires de demande d'inscription des véhicules Aanvraagformulieren inschrijvingen voertuigen	45.981	45.981	45.981	45.981	45.981
Audit des processus du service callcenter DIV Audit van de processen van de dienst DIV callcenter	100.000	0	0	0	0
Audits de sécurité chez le concessionnaire Veiligheidsaudits bij de concessionaris	11.500	11.500	11.500	11.500	11.500
Divers DIV / Diversen DIV	2.500	2.500	2.500	2.500	2.500
Total / Totaal	180.281	80.281	80.281	80.281	80.281

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Il est prévu de continuer l'audit des processus du service callcenter de la DIV qui sera lancé dans le courant de l'année 2021.

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% est réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -3 000 euros

Correction technique 2022 : +3 000 euros

Index (1,8 %) : 2 000 euros

Compensation : +46 000 euros

Economies linéaires : -4 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

A.B. 33 56 40 354001 : Participation de la Belgique dans les frais d'EUCARIS (European car and driving licence information system)

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Het is de bedoeling de procesaudit van het DIV callcenter, die in de loop van 2021 van start zal gaan, voort te zetten.

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -3 000 euro

Technische correcties 2022: +3 000 euro

Index (1,8 %): 2 000 euro

Compensatie: +46 000 euro

Lineaire besparingen: -4 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

B.A. 33 56 40 354001: Bijdrage van België in de kosten van EUCARIS (European car and driving licence information system)

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	38	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	0	38	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Participation belge au système/réseau Eucaris (**EU**ropean **CAR** and driving license Information System) qui permet d'échanger, au niveau international, des informations relatives à l'immatriculation des véhicules et qui est utilisé pour détecter les véhicules volés et les transports illégaux.

Méthode de calcul de la dépense

À partir de 2022, certaines contributions aux organisations internationales seront reprises sur une même allocation de base spécifique.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

La participation à EUCARIS est transférée sur l'allocation de base 33 56 10 354001 qui reprend plusieurs contributions aux organisations internationales à partir de 2022.

Compensation : -38 000 euros

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

PROGRAMME 5
PERMIS DE CONDUIRE

Objectifs poursuivis par le programme**Moyens mis en œuvre****50. Frais de fonctionnement**

A.B. 33 56 50 121122 : Dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la loi relative au permis de conduire (imprimés, rétributions et

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Belgische deelname aan het systeem/netwerk Eucaris (**EU**ropean **CAR** and driving license Information System) waarbij internationaal een uitwisseling bestaat van de gegevens met betrekking tot de inschrijving van voertuigen en dat gebruikt wordt voor de opsporing van gestolen voertuigen of illegale transporten.

Berekeningsmethode van de uitgave

Vanaf 2022 zullen sommige bijdragen aan internationale instellingen op dezelfde specifieke basisallocatie worden opgenomen.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

De deelname aan EUCARIS wordt overgeplaatst naar de basisallocatie 33 56 10 354001 waarin verschillende bijdragen aan internationale instellingen vanaf 2022 zijn opgenomen.

Compensatie: -38 000 euro

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

PROGRAMMA 5
RIJBEWIJS

Nagestreefde doelstellingen door het programma**Aangewende middelen****50. Werkingskosten**

B.A. 33 56 50 121122: Werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs (drukwerken, bezoldigingen en verplaatsingsvergoedingen van de commissarissen bij

indemnités de déplacement des commissaires aux examens du permis de conduire, etc.).

de proeven voor het rijbewijs en voor het verlenen van rijjschoolbrevetten, enz.).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	1 654	2 457	2 469	3 571	3 842	4 329	4 341	Vastleggingen
Liquidations	1 633	2 457	2 469	3 571	3 842	4 329	4 341	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Arrêté royal du 23 mars 1998 relatif au permis de conduire.

Arrêté royal du 4 mai 2007 relatif au permis de conduire, à l'aptitude professionnelle et à la formation continue des conducteurs de véhicules des catégories C, C+E, D, D+E et des sous-catégories C1, C1+E, D1, D1+E.

Méthode de calcul de la dépense

Le service Permis de conduire a comme principal client les 581 communes. Des formations sont fournies régulièrement et des séances d'informations sont fournies sur les modifications apportées à la réglementation. Pour l'organisation de ces formations et sessions d'information, nous prévoyons un budget d'engagement et de liquidation de **5 000 euros**.

Chaque année, les permis de conduire au format carte bancaire sont délivrés. Nous payons la société qui produit ces cartes, les personnalise et les distribue dans les communes, au prix de 3,58 euros par carte, ce qui signifie que nous prévoyons un budget d'engagement et de liquidation de **2 204 081 euros** pour 2022.

Le permis de conduire est un document dont le niveau de sécurité est élevé, cette sécurisation étant intégrée dans le permis même pour éviter les fraudes. Les permis de conduire doivent donc être mis sous clé et traités de manière hautement sécurisée. À cette fin, un audit sera effectué auprès de la société produisant les permis de conduire « Zetes » afin de s'assurer que toutes les mesures de sécurité demandées dans le cahier des charges et décrites dans l'offre soient mises en place et respectées. Un montant de 20 000 euros a été engagé en 2020 pour cet audit pour la période 2020-2023. Un montant de 25 000 euros est prévu en engagement pour cet audit en 2024.

Il est également prévu un budget de **12 000 euros** pour la confection et la livraison des permis de conduire internationaux.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Koninklijk besluit van 23 maart 1998 betreffende de rijbewijzen.

Koninklijk besluit van 4 mei 2007 betreffende het rijbewijs, de vakbekwaamheid en de nascholing van bestuurders van voertuigen van de categorieën C, C+E, D, D+E en de subcategorieën C1, C1+E, D1, D1+E.

Berekeningsmethode van de uitgave

De dienst Rijbewijzen heeft als belangrijkste klant de 581 gemeenten. Er worden regelmatig opleidingen gegeven en informatie verstrekt over wijzigingen in de regelgeving. Voor het organiseren van die opleidingen en info-sessies voorzien we een vastleggings- en vereffeningbudget van **5 000 euro**.

Jaarlijks worden er rijbewijzen in bankkaartformaat uitgereikt. We betalen het bedrijf dat de kaarten produceert, personaliseert en levert in de gemeenten voor de prijs van 3,58 euro per kaart, wat betekent dat we voor 2022 een vastleggings- en vereffeningbudget van **2 204 081 euro** voorzien.

Rijbewijzen zijn documenten met strenge beveiligingsniveaus in het rijbewijs verwerkt om fraude tegen te gaan. Die rijbewijzen moeten dan ook zeer beveiligd opgesloten en verwerkt worden. Daarom wordt er een audit gedaan bij de opdrachtnemer van de rijbewijzen "Zetes" om na te gaan of alle beveiligingsmaatregelen gevraagd in het lastenboek en beschreven in de offerte, aanwezig zijn en gerespecteerd worden. In 2020 werd een bedrag van 20 000 euro vastgelegd voor deze audit voor de periode 2020-2023. Het is de bedoeling dat voor deze audit in 2024 een bedrag van 25 000 euro wordt vastgelegd.

Er is ook een budget van **12 000 euro** uitgetrokken voor de voorbereiding en aflevering van de internationale rijbewijzen.

Un projet visant à informatiser les dérogations du port de la ceinture sera également développé. Ce projet vise à permettre la demande en ligne de la dérogation du port de la ceinture par le citoyen. À la suite d'une modification de la réglementation, on délivrera une dérogation sous format carte bancaire. Un montant annuel de **22 400 euros** est prévu pour ce projet.

Il est également prévu un montant **1 600 euros** pour les dépenses diverses relatives au permis de conduire.

Estimation du nombre de permis de conduire permanents et provisoires à délivrer * 3,58 euros par pièce. Leur nombre est repris ci-dessous :

Er zal een project worden ontwikkeld voor de automatisering van de vrijstelling van het dragen van de gordel. Dit project heeft tot doel de toepassing van de vrijstelling van het dragen van de gordel door de burger online mogelijk te maken. Na een wijziging van de regelgeving, zullen we een vrijstelling gordeldracht in bankkaartformaat afgeven. Voor dit project is een jaarlijks bedrag van **22 400 euro** uitgetrokken.

Er is ook een bedrag van **1 600 euro** uitgetrokken voor diverse uitgaven in verband met het rijbewijs.

Raming aantal uit te reiken permanente en voorlopige rijbewijzen * 3,58 euro per stuk. De aantallen vindt men terug hieronder:

Prévisions permis de conduire Verwachtingen rijbewijzen	2022	2023	2024	2025	2026
Permanent / Permanents	350.000	350.000	350.000	350.000	350.000
Voorlopig / Provisoires	140.707	140.707	140.707	140.707	140.707
Vervanging door administratieve geldigheid	43.858	305.921	357.920	508.770	508.770
Renouvellements validité administrative					
Verlenging CAP / Prolongations CAP	17.000	13.500	15.000	24.000	24.000
Verlenging medische geschiktheid	64.100	68.800	60.500	47.000	47.000
Prolongation aptitude médicale					
TOTAL nombre permis de conduire délivrés	615.665	878.928	924.127	1.070.477	1.070.477
TOTAAL aantal rijbewijzen afgeleverd					

	2022	2023	2024	2025	2026
Coût estimé des permis de conduire en € (3,58€ par pièce) Geraamd kost van de rijbewijzen in € (3,58€ per stuk)	2.204.081 €	3.146.562 €	3.308.375 €	3.832.308 €	3.832.308 €
Divers/Diversen	1.600 €	1.600 €	1.600 €	1.600 €	1.600 €
Audit sécurité/ Beveiligingsaudit	- €	- €	25.000 €	- €	- €
Permis de conduire internationaux/internationale rijbewijzen	12.000 €	- €	12.000 €	- €	12.000 €
Dérogation port de la ceinture/Vrijstelling van het dragen van de gordel	22.400 €	22.400 €	22.400 €	22.400 €	22.400 €
Séances d'information communes/informatiesessie gemeenten	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €	5.000 €
TOTAL/TOTAAL	2.245.081 €	3.175.562 €	3.374.375 €	3.861.308 €	3.873.308 €

Estimations pluriannuelles :

Le nombre de permis de conduire sur une base annuelle dépend de nombreux facteurs et nous constatons donc parfois de grandes différences d'une année à l'autre.

Tout d'abord, nous avons les demandes ordinaires de permis définitifs et provisoires, consécutives à la réussite des examens de conduite et le renouvellement des permis de conduire avec certificat médical et certificat d'aptitude professionnelle pour les chauffeurs professionnels.

Ensuite, nous avons un certain nombre de permis de conduire qui sont renouvelés en raison de l'expiration de leur validité administrative de 10 ans.

Meerjarige ramingen:

Het aantal rijbewijzen op jaarbasis is afhankelijk van vele factoren en daarom zien we ook soms grote verschillen tussen de verschillende jaren.

In eerste instantie hebben we gewone aanvragen van definitieve en voorlopige rijbewijzen ten gevolge het slagen van rijexamens en de verlenging van rijbewijzen met medisch getuigschrift en getuigschrift van vakbekwaamheid voor beroepschauffeurs.

Ten tweede hebben we een aantal rijbewijzen die worden verlengd omdat hun geldigheidsduur van 10 jaar is verstreken.

Dès 2013, **toutes** les communes étaient prêtes à délivrer des permis de conduire au format carte bancaire. À partir de 2023, il y aura donc davantage de permis de conduire à renouveler pour des raisons de validité administrative expirée par rapport aux années précédentes, raison pour laquelle nous prévoyons un budget plus important.

Notification du conseil des Ministres du 20/10/2021 :

Une action visant à avertir les titulaires d'un permis de conduire sous format carte bancaire dont la validité administrative expire (10 ans) de la nécessité de le renouveler sera lancée en 2022 et sera renouvelée en 2023 et 2024. **(300 000 euros en 2022, 500 000 euros en 2023 et 600 000 euros en 2024 et années suivantes).**

Pour 2022, nous prévoyons un crédit d'engagement et de liquidation total de 2 545 081 euros pour cette allocation de base (hors économies linéaires).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% est réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -49 000 euros

Correction technique 2022 : +49 000 euros

Index (1,8 %) : 45 000 euros

Volume : -305 000 euros

Le nombre total estimé de permis de conduire est moins important en 2022 qu'en 2021.

Economies linéaires : -77 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Notification du conseil des Ministres du 20/10/2021, octroyant un budget complémentaire pour l'avertissement du renouvellement administratif du permis de conduire pour un montant de 300 000 euros en 2022, de 500 000 euros en 2023 et de 600 000 euros en 2024 et années suivantes.

Pas d'économie sur le budget complémentaire octroyé dans la notification du Conseil des Ministres.

Vanaf 2013 waren **alle** gemeenten klaar voor de uitreiking van rijbewijzen in bankkaart formaat. Daardoor zijn er vanaf 2023 meer rijbewijzen die moeten vernieuwd worden door de verstreken administratieve geldigheid dan de jaren voordien en voorzien we een hoger budget.

Kennisgeving van de Ministerraad van 20/10/2021:

In 2022 wordt een actie gestart om houders van een rijbewijs in bankkaartformaat waarvan de administratieve geldigheidsduur verstrijkt (10 jaar), in kennis te stellen van de noodzaak hun rijbewijs te vernieuwen; deze actie zal in 2023 en 2024 worden verlengd. **(300 000 euro in 2022, 500 000 euros in 2023 en 600 000 euros in 2024 en volgende jaren).**

Voor 2022 voorzien we in totaal een vastleggings- en vereffeningskrediet van 2 545 081 euro voor deze basisallocatie (exclusief lineaire besparingen).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -49 000 euro

Technische correcties 2022: +49 000 euro

Index (1,8 %) : 45 000 euro

Volume : -305 000 euro

Het geraamde totale aantal rijbewijzen ligt in 2022 lager dan in 2021.

Lineaire besparingen : -77 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Kennisgeving van de Ministerraad van 20/10/2021, waarbij een aanvullend budget wordt toegekend voor de waarschuwing voor de administratieve verlenging van het rijbewijs voor een bedrag van 300 000 euro in 2022, 500 000 euro in 2023 en 600 000 euro in 2024 en volgende jaren.

Geen besparingen op de aanvullende begroting toegekend in de kennisgeving van de Raad van Ministers.

Gender Impact

Catégorie 1 – pas d'impact

PROGRAMME 7
SUBSIDE Vias institute

Objectifs poursuivis par le programme

Le SPF Mobilité et Transports subsidie Vias qui est une SC « agréée comme entreprise sociale » visant à promouvoir la sécurité routière. Depuis sa création en 1986 (préalablement dénommée l'IBSR), elle mène de très nombreuses actions destinées à influencer positivement la sécurité routière.

A.B. 33 56 71 330001 : Subside Vias institute.

Gender Impact

Categorie 1 – geen impact

PROGRAMMA 7
SUBSIDIE Vias institute

Nagestreefde doelstellingen door het programma

De FOD Mobiliteit en Vervoer subsidieert Vias, een CV "erkend als sociale onderneming" om de verkeersveiligheid te bevorderen. Sinds haar oprichting in 1986 (voorheen bekend als BIVV) heeft zij een groot aantal acties ondernomen die erop gericht zijn de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.

B.A. 33 56 71 330001: Subsidie Vias Institute.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	5 850	5 850	5 850	5 850	5 850	5 850	5 850	Vastleggingen
Liquidations	5 728	5 850	5 850	5 850	5 850	5 850	5 850	Vereffeningen

Présentation intégrale de l'organe subventionné

L'autorité fédérale voudrait que Vias se profile comme un centre de connaissances (fédéral) dans le domaine de la sécurité routière, principalement chargé de tâches qui revêtent de l'importance pour le gouvernement fédéral (le ministre ou l'administration).

Dans le cadre de la convention conclue entre les parties, Vias exerce les fonctions suivantes :

1. Soutien politique et suivi des tendances, analyses statistiques, indicateurs :

- a) soutenir le gouvernement fédéral pour la formulation, l'évaluation et la mise en œuvre des politiques à mener, notamment par le biais d'un benchmarking européen et international et d'une analyse des bonnes pratiques à l'étranger ;
- b) centraliser, analyser et déchiffrer toutes les statistiques pertinentes sur les accidents de la circulation et la sécurité routière, ainsi que le lien qui existe entre multimodalité, intermodalité et sécurité routière ;
- c) suivre tous les développements scientifiques, technologiques, économiques et autres

Volledige voorstelling van het gesubsidieerde orgaan

De federale overheid verwacht van Vias dat het zich profileert als (federaal) kenniscentrum op het vlak van de verkeersveiligheid, voornamelijk belast met de opdrachten die van belang zijn voor de federale overheid (de Minister of de administratie).

In het raam van de overeenkomst tussen de partijen, vervult Vias de onderstaande functies:

1. Beleidsondersteuning en Monitoring van trends, statistische analyses, indicatoren:

- a) de federale overheid ondersteunen bij de formulering, beoordeling en implementatie van het te voeren beleid; onder meer door Europese en internationale benchmarking en een analyse van de goede praktijken in het buitenland;
- b) alle relevante statistieken over verkeersongevallen en de verkeersveiligheid en het verband tussen multimodaliteit, intermodaliteit en verkeersveiligheid centraliseren, analyseren en ontcijferen;
- c) alle wetenschappelijke, technologische en economische en overige maatschappelijke

développements sociaux qui revêtent de l'importance pour la sécurité routière.

2. Études et projets de recherche :

- a) dans le domaine de la sécurité routière, mettre en place des projets de recherche scientifique et mener des recherches scientifiques en rapport avec la politique à mener en la matière ;
- b) servir d'exemple dans l'accompagnement de projets innovants, et plus particulièrement jouer un rôle actif et en vue dans les phases de test et de mise en œuvre de technologies nouvelles et innovantes dans le domaine de la sécurité routière.

3. Représentation au sein d'organismes nationaux et internationaux :

Inclure le rôle de représentant à l'égard des parties prenantes et des autorités compétentes dans le domaine de la sécurité routière.

4. Communication :

- a) apporter un soutien à l'autorité fédérale pour la communication relative aux aspects fédéraux de la sécurité routière, y compris la mise à jour du site NL/FR du code de la route ;
- b) répondre aux questions sur la sécurité routière posées par les décideurs politiques, les services publics, les journalistes et les citoyens.

5. Support :

- a) soutenir le Service public fédéral Mobilité et Transports dans son rôle d'organisateur de la Commission fédérale pour la sécurité routière et apporter une aide ciblée pour les événements organisés par le SPF Mobilité et Transports dans le domaine de la sécurité routière ;
- b) soutenir le SPF Mobilité et Transports en effectuant à sa demande des missions ponctuelles de diverses natures.

Méthode de calcul de la dépense

L'arrêté royal portant octroi de la subvention 2021 dispose qu'une avance de 75 % du budget alloué dans l'A.R. sera versée après la publication de cet A.R.. Les 25 % restants seront versés après approbation du Comité de suivi, de la déclaration de créance, d'un rapport financier sommaire et d'un rapport de fond montrant que les indicateurs/résultats ont été atteints.

ontwikkelingen volgen die van belang zijn voor de verkeersveiligheid.

2. Studies en onderzoeksprojecten:

- a) binnen het domein van de verkeersveiligheid, wetenschappelijke onderzoeksprojecten opzetten en wetenschappelijke onderzoeken verrichten die relevant zijn voor het ter zake te voeren beleid;
- b) het voorbeeld geven in de begeleiding van innoverende projecten, meer bepaald een vooraanstaande en actieve rol spelen inzake het testen en implementeren van nieuwe en innovatieve technologieën in het domein van de verkeersveiligheid.

3. Vertegenwoordiging in nationale en internationale instellingen:

De rol van vertegenwoordiger opnemen ten aanzien van de relevante stakeholders en instanties op het vlak van verkeersveiligheid.

4. Communicatie:

- a) de federale overheid ondersteunen bij de communicatie over de federale aspecten van de verkeersveiligheid, met inbegrip van de actualisering van de NL/FR-site van het verkeersreglement;
- b) vragen over verkeersveiligheid van beleidsmakers, overheidsdiensten, journalisten en burgers beantwoorden.

5. Ondersteuning:

- a) de FOD Mobiliteit en Vervoer ondersteunen in zijn opdracht als organisator van de Federale Commissie voor verkeersveiligheid; alsook gerichte steun bieden bij de evenementen die de FOD Mobiliteit en Vervoer op het vlak van verkeersveiligheid organiseert;
- b) de FOD Mobiliteit en Vervoer ondersteunen door het uitvoeren van ad hoc-opdrachten van diverse aard op zijn vraag.

Berekeningsmethode van de uitgave

In het Koninklijk Besluit voor de toekenning van de subsidietoelage 2021 wordt er vermeld dat een voorschot van 75% van het in het KB toegekend budget na publicatie van het KB uitbetaald wordt. De resterende 25% wordt uitbetaald na goedkeuring van het opvolgingscomité, van de aangifte van schuldvordering, van een beknopt financieel verslag en een inhoudelijk verslag waaruit blijkt dat de indicatoren/resultaten bereikt werden.

Les 25 % restants seront versés en 2022. Pour la subvention de 2022, il est prévu de reporter le même montant en 2023.

Die resterende 25% wordt betaald in 2022. Voor de subsidie van 2022 wordt hetzelfde bedrag in overdracht naar 2023 voorzien.

Euros / Euro	Engagement / Vastlegging	Liquidation/ Vereffening	Date prévue de paiement/ Geschatte betaaldatum
Report de 2021 à 2022 (subvention de 2021) Overdracht van 2021 naar 2022 (subsidie van 2021)		1.462.500	Mai 2022
Subvention 2022 Subsidie 2022	5.850.000	4.387.500	Mai 2022
Budget total BI 2022 Totaal budget BI 2022	5.850.000	5.850.000	
Report de 2022 à 2023 (subvention de 2022) Overdracht van 2022 naar 2023 (subsidie van 2022)		1.462.500	Mai 2023

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Il n'y a pas de différence entre le budget demandé pour 2022 et 2021.

Gender Impact

Catégorie 3 :

Le SPF Mobilité et Transports subsidie l'Institut Vias qui est une SC « agréée comme entreprise sociale » visant à promouvoir la sécurité routière. Depuis sa création en 1986 (sous le nom de l'IBSR utilisé jusqu'en 2018), elle mène de très nombreuses actions destinées à influencer positivement la sécurité routière.

Une grande partie des compétences de l'IBSR (comme la sensibilisation et la formation à la conduite) a été transférée vers les régions après la sixième réforme de l'état. Toutefois, certaines d'entre elles restent du domaine fédéral, notamment les différentes études et recherches scientifiques par rapport à la sécurité routière.

Certaines publications telles que par exemples les études dans le cadre du projet ESRA (Mesure des attitudes et du comportement auto-déclaré en matière d'(in)sécurité routière) : « Quel regard les automobilistes portent-ils sur la sécurité routière? » ; les différentes mesures nationales du comportement prévues pour 2021 (exemples : conduite sous influence d'alcool ou de drogues, le port du casque moto, l'usage de la ceinture de sécurité et des sièges auto, l'utilisation

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Er is geen verschil tussen gevraagd budget voor 2022 als het weerhouden bedrag voor 2021

Gender Impact

Categorie 3:

De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer subsidieert Vias, een CV "erkend als sociale onderneming" die de verkeersveiligheid bevordert. Sinds haar oprichting in 1986 (onder de tot 2018 gebruikte naam BIVV) heeft zij een groot aantal acties ondernomen die erop gericht zijn de verkeersveiligheid positief te beïnvloeden.

De meeste bevoegdheden van de BIVV (zoals sensibilisering en opleiding van de bestuurder) zijn overgedragen aan de regio's na de zesde staatshervorming. Sommige daarvan blijven echter tot het federale domein behoren, met name wetenschappelijke studies en onderzoek met betrekking tot verkeersveiligheid.

In sommige publicaties, zoals de ESRA project studies (Het meten van attitudes en zelf gerapporteerd verkeers(on)veilig gedrag): "Hoe zien automobilisten de verkeersveiligheid?"; de verschillende nationale gedragsmaatregelen die voor 2021 zijn gepland (bijvoorbeeld: rijden onder invloed van alcohol of drugs, het dragen van een motorhelm, het gebruik van veiligheidsgordels en autostoelen, het gebruik van mobiele telefoons tijdens het rijden, enz.); in

du GSM au volant, etc.) ; différentes études statistiques ou analyses des données sur les accidents de la route et sur les comportements à risque présentent clairement une dimension de genre en abordant les différences constatées dans les chiffres entre les hommes et les femmes (utilisation de statistiques ventilées par sexe).

verschillende statistische studies of analyses van gegevens over verkeersongevallen en risicogedrag komt duidelijk een genderdimensie naar voren door in te gaan op de verschillen in cijfers tussen mannen en vrouwen (gebruik van naar geslacht uitgesplitste statistieken).

Section 33**SPF MOBILITE ET TRANSPORTS****DIVISION ORGANIQUE : 57****CELLULE PERMANENTE CHARGÉE DE LA
GESTION DU CADRE ORGANIQUE DISTINCT DU
SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS****Missions assignées**

L'arrêté royal du 18 février 1997 portant des mesures en vue de la dissolution de la Régie des Transports Maritimes (RTM) dispose que la Régie cesse ses activités le 1er mars 1997. Elle a toutefois continué à exister jusqu'au 28 février 1999 pour réaliser les opérations nécessitées par la liquidation.

A cette date, tous les actifs et passifs résiduels de la RTM ont été intégralement transférés à l'État.

En matière de personnel, le chapitre II de l'arrêté royal précité prévoit le transfert d'office au Ministère des Communications et de l'Infrastructure de tout un groupe d'agents statutaires de la RTM.

La présente division organique contient les allocations de base qui recouvrent les traitements des agents transférés, les frais sociaux (Service social) et l'allocation de base destinée à apurer les dépenses découlant de la liquidation de la Régie.

Objectifs poursuivis par le programme**PROGRAMME 0****PROGRAMME DE SUBSISTANCE****Moyens mis en œuvre****01. Personnel**

A.B. 33 57 01 110003 : Rémunérations et allocations généralement quelconques : personnel statutaire définitif et stagiaire.

Sectie 33**FOD MOBILITEIT EN VERVOER****ORGANISATIEAFDELING: 57****PERMANENTE CEL BELAST MET HET BEHEER
VAN DE AFZONDERLIJKE PERSONEELSFORMATIE
VAN DE FOD MOBILITEIT EN VERVOER****Toegewezen opdrachten**

Het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport (RMT) bepaalt dat de Regie op 1 maart 1997 haar activiteiten stopzet. Zij bleef bestaan om de noodzakelijke werkzaamheden van de liquidatie uit te voeren tot 28 februari 1999.

Op die datum werden alle overblijvende activa en passiva van de RMT in hun totaliteit overgedragen aan de Staat.

Wat het personeel betreft voorziet hoofdstuk II van voornoemd koninklijk besluit de overdracht van ambtswege van een ganse groep statutaire personeelsleden van de RMT naar het Ministerie van Verkeerswezen en Infrastructuur.

Deze organisatieafdeling bevat de basisallocaties die de wedden van het overgehevelde personeel bevatten, de sociale lasten (Sociale Dienst) en de basisallocatie bestemd om de uitgaven die voortvloeien uit de vereffening van de Regie te kunnen aanzuiveren.

Nagestreefde doelstellingen door het programma**PROGRAMMA 0****BESTAANSMIDDELENPROGRAMMA****Aangewende middelen****01. Personeel**

B.A. 33 57 01 110003: Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend statutair personeel.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	343	399	197	194	190	190	190	Vastleggingen
Liquidations	343	399	197	194	190	190	190	Vereffeningen

Méthode de calcul de la dépense

Paiement des avantages transports (tickets SNCB gratuits).

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Transfert de personnel vers l'A.B. 33 21 01 110003 : -202 000 euros

Index (1,83%) : -7 000 euros

Economies linéaires: -13 000 euros (2022)

CMR 20-10-2021 - Notifications budget pluriannuel 2022-2024 – annexe 3.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

04. Dépenses diverses et variées

A.B. 33 57 04 330001 : Subvention à l'ASBL Service Social (Cf. Art. 2.33.2 du budget général des dépenses).

Berekeningsmethode van de uitgave

Betaling van de verkeersvoordelen (gratis ticketten NMBS).

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Overplaatsing van het personeel naar A.B. 33 21 01 110003: -202 000 euro

Index (1,83%) : -7 000 euro

Lineaire besparingen: -13 000 euro (2022)

CMR 20-10-2021 - Notificaties meerjarenbegroting 2022-2024 – bijlage 3.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

04. Diverse verscheiden uitgaven

B.A. 33 57 04 330001: Toelage aan VZW Sociale dienst (Cfr. Art.2.33.2 van de algemene uitgave begroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	44	35	34	34	34	34	Vastleggingen
Liquidations	0	44	35	34	34	34	34	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Arrêté du Régent du 15 septembre 1947 portant création d'un Service des Œuvres sociales au sein des Services généraux du Ministère des Communications, modifié par l'arrêté royal du 12 février 1991.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Besluit van de Regent van 15 september 1947 houdende oprichting van een Dienst der Sociale Werken in de schoot van de Algemene Diensten van het Ministerie van Verkeerswezen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 februari 1991.

- A.M. du 27 février 1976 fixant les conditions d'agrément à remplir par l'A.S.B.L.

Subvention à l'asbl "Service Social du Service public fédéral Mobilité et Transport" pour couvrir les frais d'intervention arrêtés par son règlement dûment approuvé.

Méthode de calcul de la dépense

Le montant proposé pour le budget 2022 du SPF Mobilité et Transports est de 184 000 euros (149 000 euros sur l'A.B. 21 02 330001 et 35 000 euros sur l'A.B. 57 04 330001). Application de la méthode BBZ (Budget Base Zéro) pour le budget 2022.

Explications relatives à la différence entre le montant demandé en 2022 et le montant reçu en 2021

Application de la méthode BBZ (Budget Base Zéro) pour le crédit total de la subvention.

Correction technique :

En 2021, une économie linéaire ponctuelle de 2% est réalisée sur tous les crédits de personnel et de fonctionnement. (CMR23-10-2020- Notification du 23-10-2020).

Economie 2021 : -1 000 euros

Correction technique 2022 : +1 000 euros

Compensation : -10 000 euros

Vers l'allocation de base 33 21 02 330001.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 57 04 343105 : Dépenses découlant de la liquidation de la Régie des Transports Maritimes.

- M.B. van 27 februari 1976 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden te vervullen door de V.Z.W.

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

Berekeningsmethode van de uitgave

Het voorgestelde bedrag voor de begroting 2022 van de FOD Mobiliteit en Vervoer bedraagt 184 000 euro (149 000 euro op B.A. 21 02 330001 en 35 000 euro op B.A. 57 04 330001).

Toepassing van de methode ZBB (Zero based budgeting) voor de begroting 2022.

Uitleg i.v.m. het verschil tussen het gevraagde bedrag in 2022 en het ontvangen bedrag in 2021

Toepassing van de methode ZBB (Zero Based Budgeting) voor het totale krediet van de Subsidie.

Technische correctie:

In 2021 wordt een eenmalige lineaire besparing doorgevoerd van 2% op alle personeels- en werkingskredieten. (CMR23-10-2020- Notificatie van 23-10-2020).

Besparing 2021: -1 000 euro

Technische correctie 2022: +1 000 euro

Compensatie: -10 000 euro

Naar basisallocatie 33 21 02 330001.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 57 04 343105: Uitgaven voortvloeiend uit de vereffening van de Regie voor Maritiem Transport.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	51	60	60	59	58	58	58	Vastleggingen
Liquidations	51	60	60	59	58	58	58	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Assurance hospitalisation :

- Police d'assurance hospitalisation collective conclue entre Inter Partner Assistance (AXA) et la CIWLT ;
- Convention collective de travail entre la CIWLT et les Organisations Syndicales du 3/2/1997 ;
- Convention collective de travail particulière concernant la prépension du 3/2/1997 entre la CIWLT et les Organisations Syndicales + addenda ;
- Convention entre la RTM et la CIWLT du 31/10/1996 ;
- Convention supplétive entre la CIWLT et la RTM du 31/1/1997.

Assurance hospitalisation pour le personnel de la CIWLT (malades de longue durée, pensionnés et prépensionnés).

Méthode de calcul de la dépense

Montant adapté aux besoins réels.

Le nombre d'ayants droit diminue chaque année en raison du décès des titulaires de droits.

Le prix de la prime est d'environ 4 900 euros (Partena compris) par mois, donc 58 800 euros par an.

Nous prévoyons une augmentation de la prime de 2%. Soit 58 800 euros x 1,02 = 59 976 euros (60 000 euros).

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

A.B. 33 57 04 416005 : Subvention à l'ASBL Service Social (Cf. Art. 2.33.2 du budget général des dépenses).

Hospitalisatieverzekering:

- Groepspolis hospitalisatie afgesloten tussen Inter partner Assistance (AXA) en CIWLT;
- Collectieve arbeidsovereenkomst tussen CIWLT en de Syndicale organisaties van 3/2/1997;
- Bijzondere collectieve arbeidsovereenkomst betreffende het brugpensioen van 3/2/1997 tussen CIWLT en de Syndicale organisaties + addendum;
- Overeenkomst tussen RMT en CIWLT van 31/10/1996;
- Aanvullende overeenkomst tussen CIWLT en de RMT van 31/1/1997.

Hospitalisatieverzekering CIWLT-personeel (langdurig zieken, gepensioneerden en bruggepensioneerden).

Berekeningsmethode van de uitgave

Bedrag wordt aangepast aan de reële noden.

Het aantal belanghebbenden daalt ieder jaar door het overlijden van rechthebbenden.

De prijs van de premie bedraagt ongeveer 4 900 euro (Partena inbegrepen) per maand, dus 58 800 euro per jaar.

We voorzien een stijging van de premie met 2%. Dus 58 800 euro x 1,02 = 59 976 euro (60 000 euro).

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

B.A. 33 57 04 416005: Toelage aan VZW Sociale dienst (Cfr. Art.2.33.2 van de algemene uitgave begroting).

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	45	0	0	0	0	0	0	Vastleggingen
Liquidations	45	0	0	0	0	0	0	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

- Arrêté du Régent du 15 septembre 1947 portant création d'un Service des Œuvres sociales au sein des Services généraux du Ministère des

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

- Besluit van de Regent van 15 september 1947 houdende oprichting van een Dienst der Sociale Werken in de schoot van de Algemene Diensten

Communications, modifié par l'arrêté royal du 12 février 1991.

- A.M. du 27.02.1976 fixant les conditions d'agrément à remplir par l'A.S.B.L.

Subvention à l'A.S.B.L. "Service Social du Service public fédéral Mobilité et Transport" pour couvrir les frais d'intervention arrêtés par son règlement dûment approuvé.

Méthode de calcul de la dépense

Transfert vers l'A.B. 33 57 04 330001.

Gender Impact

Catégorie 1 - pas d'impact

van het Ministerie van Verkeerswezen, gewijzigd bij het koninklijk besluit van 12 februari 1991.

- M.B. van 27.02.1976 tot vaststelling van de erkenningsvoorwaarden te vervullen door de V.Z.W.

Toelage aan de V.Z.W. "Sociale Dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer" om de in haar goedgekeurde reglement vastgestelde tegemoetkomingen te dekken.

Berekeningsmethode van de uitgave

Overdracht naar B.A. 33 57 04 330001.

Gender Impact

Categorie 1 - geen impact

Section 33
SPF MOBILITE ET TRANSPORTS

DIVISION ORGANIQUE : 58

CHARGES DU PASSE

Missions assignées

Couvrir les dépenses qui ont été régionalisées avant le 31 décembre 1988 et qui restent à charge de l'État fédéral.

Moyens mis en œuvre

12. Transports Terrestre : STI

A.B. 33 58 12 811128 : Travaux, fournitures et services destinés à la promotion, la modernisation, l'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports en commun secondaires urbains et interurbains.

Sectie 33

FOD MOBILITEIT EN VERVOER

ORGANISATIEAFDELING: 58

LASTEN VAN HET VERLEDEN

Toegewezen opdrachten

Dekking van de uitgaven die werden geregionaliseerd vóór 31 december 1988 en waarvoor de federale staat verantwoordelijk is.

Aangewende middelen

12. Vervoer te Land: MIV

B.A. 33 58 12 811118: Werken, leveringen en diensten bestemd voor de bevordering, de modernisering, de verhoging van de kwaliteit en veiligheid van de diensten van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	318	318	318	318	318	318	Vastleggingen
Liquidations	0	318	318	318	318	318	318	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Travaux exécutés dans le cadre de la promotion du transport urbain et interurbain, pour lesquels un engagement a été obtenu avant le 31 décembre 1988. Selon la loi spéciale de financement des communautés et des régions, les factures doivent dans ce cas être honorées par l'État fédéral à concurrence des soldes engagés disponibles.

14. Travaux Publics

A.B. 33 58 14 732025 : Apurement des créances découlant d'engagements contractés avant le 1^{er} janvier 1989 par les administrations de l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes dans le cadre des investissements publics.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Werken uitgevoerd in het kader van de bevordering van het stads- en streekvervoer waarvoor een vastlegging werd bekomen voor 31 december 1988. Volgens de bijzondere financieringswet van de gemeenschappen en gewesten, moeten de facturen in dit geval door de federale overheid worden betaald ten belope van het beschikbare vastgelegde saldi.

14. Openbare Werken

B.A. 33 58 14 732025: Aanzuivering van de vorderingen voortvloeiend uit de verbintenissen die vóór 1 januari 1989 door de besturen van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds werden aangegaan in het kader van de openbare investeringen.

(en milliers d'euros)	Real 2020	CB2021 Post bila	BI2022	2023	2024	2025	2026	(in duizenden euro)
Engagements	0	1	1	1	1	1	1	Vastleggingen
Liquidations	0	1	1	1	1	1	1	Vereffeningen

Description / Base légale / Base réglementaire

Dépenses qui restent à charge de l'État fédéral suivant les dispositions de l'article 61 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 concernant le financement des Communautés et des Régions, et ce, dans le cadre des travaux publics entrepris par les anciennes administrations des Routes et des Voies hydrauliques.

Omschrijving / Wettelijke basis / Reglementaire basis

Uitgaven die ten laste van de federale staat blijven, volgens de bepalingen van artikel 61 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de gemeenschappen en gewesten, en dit in het kader van de werken ondernomen door de toenmalige besturen Wegen en Waterwegen.