

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS DE BELGIQUE

17 décembre 2012

JUSTIFICATION DU BUDGET GÉNÉRAL DES DÉPENSES pour l'année budgétaire 2013

* 33. **SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS**

BELGISCHE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

17 december 2012

VERANTWOORDING VAN DE ALGEMENE UITGAVENBEGROTING voor het begrotingsjaar 2013

* 33. **FOD MOBILITEIT EN VERVOER**

Voir aussi:

Doc 53 **2523/ (2012/2013):**

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

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

Zie ook:

Doc 53 **2523/ (2012/2013):**

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

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

0000

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
VB	:	Vlaams Belang
cdH	:	centre démocrate Humaniste
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
LDD	:	Lijst Dedecker
MLD	:	Mouvement pour la Liberté et la Démocratie

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>	
DOC 53 0000/000:	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000:	Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Questions et Réponses écrites	QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV:	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV:	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN:	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)

<i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i>	<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i>
Commandes: Place de la Nation 2 1008 Bruxelles Tél. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.lachambre.be e-mail : publications@lachambre.be	Bestellingen: Natieplein 2 1008 Brussel Tel. : 02/ 549 81 60 Fax : 02/549 82 74 www.dekamer.be e-mail : publicaties@dekamer.be

BUDGET 2013 : 33 SPF MOBILITE ET TRANSPORTS	BEGROTING 2013: 33 FOD MOBILITEIT EN VERVOER
TABLE DES MATIERES	INHOUDSOPGAVE
12. Organes strategiques du secretaire d'etat a l'environnement, a l'energie et a la mobilite,adjoint a la ministre de l'interieur, etsecretaire d'etat aux reformes institutionnelles,adjoint au premier ministre 0. Politique et stratégie	12. Beleidsorganen van de staatssecretaris voorleefmilieu, energie en mobiliteit, toegevoegdaan de minister van binnenlandse zaken, enstaatssecretaris voor staatshervorming, toegevoegdaan de eerste minister 0. Beleid en missie
21. Organes de gestion 0. Programme de subsistance 1. Etudes et actions en matière de mobilité et transport	21. Beheersorganen 0. Bestaansmiddelenprogramma 1. Studies en acties inzake mobiliteit en vervoer
22. Services autonomes 1. Organisme d'enquête rail 2. Organe d'enquête navigation 3. Service médiation aérienne 4. Service médiation rail 5. Service régulation transport ferroviaire et exploitation de l'aéroport de Bruxelles-national 6. SSICF	22. Autonome diensten 1. Onderzoeksorgaan spoor 2. Onderzoeksorgaan scheepvaart 3. Ombudsdienst luchtvaart 4. Ombudsdienst spoor 5. Dienst regulering van het spoorwegvervoer en exploitatie van de luchthaven Brussel-nationaal 6. DVIS
41. Entreprises publiques 5. Entreprises publiques	41. Overheidsbedrijven 5. Overheidsbedrijven
51. Mobilité durable et ferroviaire 0. Programme de subsistance 1. Transport ferroviaire 7. Mobilité durable 8. Intermodalité	51. Mobiliteit en spoorbeleid 0. Bestaansmiddelenprogramma 1. Spoorwegvervoer 7. Duurzame mobiliteit 8. Intermodaliteit
52. Transport aérien 0. Programme de subsistance 1. Contributions à des organisations internationales 4. Aéroport Bruxelles-national 5. Fonds aéronautique	52. Luchtvaart 0. Bestaansmiddelenprogramma 1. Bijdragen aan internationale instellingen 4. Luchthaven Brussel-nationaal 5. Fonds luchtvaart
53. Transport maritime 0. Programme de subsistance 1. Révision du droit maritime 2. Contributions à des organismes internationales	53. Maritiem vervoer 0. Bestaansmiddelenprogramma 1. Herziening maritiem recht 2. Bijdragen aan internationale instellingen
55. Infrastructure transport 1. Accord de coopération état fédéral -région Bruxelles capitale 2. Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles	55. Vervoerinfrastructuur 1. Samenwerkingsakkoord federale staat /Brussels hoofdstedelijk gewest 2. Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel
56. Mobilité, transport routier et sécurité routière 0. Programme de subsistance 3. Transport routier 4. Immatriculation des véhicules 5. Permis de conduire 6. Transport exceptionnel	56. Mobiliteit, wegvervoer en verkeersveiligheid 0. Bestaansmiddelenprogramma 3. Wegvervoer 4. Inschrijving motorvoertuigen 5. Rijbewijs 6. Uitzonderlijk vervoer

57. Cellule permanente chargée de la gestion du cadre organique distinct du SPF Mobilité et Transports 0. Programme de subsistance	57. Permanente cel belast met het beheer van de afzonderlijk personeelsformatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer 0. Bestaansmiddelenprogramma
58. Charges du passé 1. Charges du passé	58. Lasten van het verleden 1. Lasten van het verleden

DIVISION ORGANIQUE 12

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

Missions assignées:

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

0. — POLITIQUE ET STRATÉGIE

Remarque préalable

Conformément aux instructions budgétaires, les crédits de personnel ont été indexés de 2,50 %.
Les moyens de fonctionnement ont été indexés de 1,90%.

*En 2011, ces crédits étaient inscrits sur la DO 11.

01. SUBSISTANCE

A.B. 33 12 01 11.00.01 — Rémunérations et frais de représentation du Secrétaire d'État.

(en milliers EUR)

sc	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		207	212			
b		207	212			

Note explicative

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

A.B. 33 12 01 11.00.02 — Rémunérations et indemnités des membres des organes stratégiques.

(en milliers EUR)

sc	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		1 569	1 608			
b		1 569	1 608			

ORGANISATIEAFDELING 12

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

Toegewezen opdrachten:

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

0. — BELEID EN MISSIE

Voorafgaande opmerking

Overeenkomstig de begrotingsinstructies werden de personeelskredieten geïndexeerd met 2,50%.
De werkingsmiddelen werden geïndexeerd met 1,90%.

*In 2011 stonden de kredieten ingeschreven op OA 11.

01. BESTAANSMIDDELEN

B.A. 33 12 01 11.00.01 — Wedde en representatiekosten van de Staatssecretaris.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		207	212			
b		207	212			

Verklarende nota.

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

B.A. 33 12 01 11.00.02 — Bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de beleidsorganen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		1 569	1 608			
b		1 569	1 608			

Note explicative

Les rémunérations et allocations des membres des organes de gestion sont , estimées 1 608 000 EUR(à l'exception du personnel détaché)

02. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

A.B. 33 12 01 12.11.04 — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		6	6			
b		6	6			

Note explicative

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

A.B. 33 12 01 12.11.19 — Frais de fonctionnement.

(en milliers EUR)

sc	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		304	300			
b		304	301			

Note explicative

Le crédit demandé comprend les dépenses suivantes:

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

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 12 01 12.11.19 ont été adaptés à 300 kEUR en engagement et à 301 kEUR en liquidation. (-3 kEUR)

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

(en milliers EUR)

sc	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		167	167			
b		167	167			

Verklarende nota

Bezoldiging en vergoedingen van de leden van het beleidsorgaan worden geschat € 1.608.000 (met uitzondering van gedetacheerd personeel)

02. WERKINGSKOSTEN

B.A. 33 12 01 12.11.04 — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		6	6			
b		6	6			

Verklarende nota

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

B.A. 33 12 01 12.11.19 — Werkingskosten.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		304	300			
b		304	301			

Verklarende nota

Het aangevraagde krediet bevat volgende uitgaven:

- Bureaubenodigdheden, onderhoud lokalen, opleiding, postzegels,
- Verplaatsingen, diverse kosten,...
- Kopieerapparaten, fax
- Belgacom, Proximus,
- Pers en Communicatie
- Leasing wagens
- Huishoudkosten
- Energetische uitgaven: loodvrije benzine, diesel, LPG

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 12 01 12.11.19 werden in vastlegging aangepast naar 300 kEUR en in vereffening naar 301 kEUR. (-3 kEUR)

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

(in duizendtallen EUR)

ks	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		167	167			
b		167	167			

Note explicative

Les rémunérations et allocations des membres des organes de gestion sont , estimées 1 608 000 EUR (à l'exception du personnel détaché)

A.B. 33 12 01 74.22.01 — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers EUR)

sc	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		13	12			
b		13	12			

Note explicative

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

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 12 01 74.22.01 ont été adaptés à 12 kEUR en engagement et en liquidation. (-1 kEUR)

A.B. 33 12 01 74.22.04 — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		13	12			
b		13	12			

Note explicative

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

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 12 01 74.22.04 ont été adaptés à 12 kEUR en engagement et en liquidation. (-1 kEUR)

Verklarende nota.

De bezoldigingen en vergoedingen van de leden van beheersorganen worden geraamd op 1 608 000 EUR (met uitzondering van de gedetacheerde personeelsleden).

B.A. 33 12 01 74.22.01 — Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen met uitzondering van de informatica-uitgaven.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		13	12			
b		13	12			

Verklarende nota.

Het krediet is bestemd voor de aankoop van meubilair en van bureau materiaal.

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 12 01 74.22.01 werden in vastlegging en vereffening aangepast naar 12 kEUR . (-1 kEUR)

B.A. 33 12 01 74.22.04 — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c		13	12			
b		13	12			

Verklarende nota

Het krediet is bestemd voor de aankoop van informaticamateriaal.

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 12 01 74.22.04 werden in vastlegging en vereffening aangepast naar 12 kEUR . (-1 kEUR)

DIVISION ORGANIQUE 21**ORGANES DE GESTION****1. Missions assignées des différents organes de gestion****1.1. Le plan de management du Président**

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

Vision, mission et objectifs stratégiques du SPF

• Vision

Le SPF sera en 2014 un service public attrayant qui :

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

• Mission

- Préparation et mise en œuvre d'une politique fédérale concertée des transports et de la mobilité au service:
 - o de la population
 - o des entreprises
 - o de l'économie (de la Belgique et de chacune des Régions).
- Dans la mise en œuvre de cette mission, le SPF est soucieux de:
 - o la sécurité
 - o la sûreté
 - o la santé
 - o les enjeux sociaux
 - o l'intégration des modes de transport terrestre, maritime et aérien.
- Par ses actions, le SPF veille continuellement et prioritairement à:
 - o soutenir la croissance économique
 - o réduire la pollution de l'air
 - o promouvoir l'égalité des chances
 - o améliorer la qualité de vie

ORGANISATIEAFDELING 21**BEHEERSORGANEN****1. Toegewezen opdrachten van de diverse beheersorganen****1.1 Managementplan van de Voorzitter**

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

Visie, missie en strategische doelstellingen van de FOD

• Visie

De FOD zal in 2014 een aantrekkelijke overheidsdienst zijn

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

• Missie

- Voorbereiding en uitvoering van een federaal overlegd beleid voor vervoer en mobiliteit ten dienste van:
 - o de bevolking
 - o de ondernemingen
 - o de economie (van België en elk van zijn Gewesten)
- Bij de uitvoering van deze missie is de FOD begaan met:
 - o de veiligheid
 - o de beveiliging
 - o de gezondheid
 - o de sociale belangen
 - o de integratie van de transportmodi: te land, maritiem en in de lucht.
- Bij zijn acties waakt de FOD er voortdurend en met voorrang over om:
 - o de economische groei te ondersteunen
 - o de luchtvervuiling terug te dringen
 - o de gelijke kansen te ondersteunen
 - o de levenskwaliteit te verbeteren.

• Objectifs stratégiques

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

Les 6 objectifs de management du SPF

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

1.2. Les services d'appui*La cellule d'appui du Président.*

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

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

• Strategische doelstellingen

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

De 6 managementdoelstellingen van de FOD

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

1.2 De ondersteuningsdiensten*Ondersteuningscel van de Voorzitter*

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

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

Le Service d'Audit interne

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

Il aide l'organisation à atteindre ses objectifs en évaluant, par une approche systématique et méthodique, les processus de management des risques, de contrôle, et de gouvernance, et en faisant des propositions pour renforcer leur efficacité.

Le service Audit interne a l'obligation vis-à-vis du management, de par ses avis, suggestions et recommandations, de l'aider et de le soutenir dans la mise en œuvre du contrôle des activités dont il a la charge et des risques qui s'y rapportent, lui permettant ainsi de mieux les maîtriser et de développer l'organisation.

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

Le Service juridique

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

Dienst Interne Audit

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

Hij helpt de FOD bij het realiseren van zijn doelstellingen door, via een systematische en methodische aanpak, de doeltreffendheid van het risico- en controlebeheer en de beleidsprocessen te evalueren en te verbeteren.

De dienst Interne audit heeft de verplichting om met zijn adviezen, suggesties en aanbevelingen het management te helpen en te ondersteunen bij de invoering en uitoefening van een zekere controle, waardoor het beter in staat is om de activiteiten en de bijbehorende risico's te beheersen en de organisatie te ontwikkelen.

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

De Juridische dienst

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

1.3 Les Services d'encadrement

Le Service d'encadrement Personnel et Organisation

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

Le service Traduction assure les traductions françaises, allemandes et néerlandaises des textes officiels publiés par le SPF.

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

Le service ICT a pour missions:

- L'acquisition, l'exploitation et le développement d'une architecture d'application intégrée et cohérente. Le service d'encadrement ICT joue donc un rôle primordial d'architecte dans la définition du masterplan ICT, dans la définition de l'implémentation correcte, dans l'utilisation des parties externes et dans l'assurance de l'implémentation finale. Pour les projets stratégiques, le Service ICT développe aussi ses propres aptitudes d'implémentation;
- De répondre aux besoins internes des services et DG du SPF Mobilité et Transports en matière

1.3 Stafdiensten

Stafdienst Personeel en Organisatie

- Draagt bij tot de Human Resources strategie en – opdracht met het oog op het bereiken van de doelstellingen van de FOD rekening houdend met de behoeften van de mensen en de noden van de organisatie.
- Draagt de verantwoordelijkheid voor de hierna vermelde Human Resources processen:
 - o Aanwerving en selectie van het personeel : Analyse van de behoeften, aanwervingsprocedure, beheer van de aanwervingen en de ontslagen.
 - o Ontwikkeling van het personeel en van de organisatie : Competentiebeheer, evaluatie, ontwikkeling van de loopbaan, werkomstandigheden (veiligheid, welzijn, pesten,...), opleiding en documentatie.
 - o Administratief beheer van het personeel : Administratie i.v.m. het personeel, bezoldigingen, pensioenen, vergoedingen en toelagen, verkeersvoordelen, syndicale aangelegenheden en registratie van verloven en afwezigheden.
 - o Interne en externe communicatie
 - o Kennis- en opleidingsbeheer
- Verzekert het specifiek operationeel beheer van de begroting dat betrekking heeft op de opdrachten van de dienst.
- Verzekert een permanente steun aan de managers i.v.m. het bijzonder operationeel beheer van de omschreven HR processen.

De vertaaldienst verzekert de Franse, Duitse en Nederlandse vertalingen van officiële teksten uitgegeven door de FOD.

Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie

De Stafdienst ICT heeft als opdrachten:

- Het verwerven, uitbaten en uitbouwen van een coherente, geïntegreerde toepassingsarchitectuur. De ICT-stafdienst speelt daarbij in de eerste plaats de rol van de architect bij het vastleggen van het ICT-masterplan, bij het bepalen van de juiste implementatieaanpak, het inzetten van externe partijen en het verzekeren van de finale implementatie. Voor strategische projecten worden binnen ICT ook eigen implementatievaardigheden uitgebouwd.
- Aan de interne behoeften van de diensten en DG 's van de FOD Mobiliteit en Vervoer op gebied van

d'achat de biens et services informatiques (équipe support);

- De développer, entretenir et améliorer des applications créées tant dans le cadre des missions assignées au SPF Mobilité et Transports que dans le cadre des activités internes des services / DG (équipe application);
- De fournir une assistance en cas de problèmes (pc, imprimantes défectueux), d'installation d'application, de configuration de nouveaux matériels et gérer le parc des machines (pc, imprimantes...) (équipe Front Office);
- D'assurer la continuité du système de téléphonie VoIP et le fonctionnement du réseau, ainsi que les connections entre les différentes implantations du SPF Mobilité et Transports et le reste du monde (équipe Back Office).

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

- Participe à la définition de la stratégie du SPF en matière budgétaire.
- Assume la responsabilité des processus liés au cycle budgétaire.
- Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour l'élaboration du budget.
- Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour permettre le déroulement efficient et correct des processus de paiements et de recettes.
- Gère la comptabilité du SPF.
- Donne un appui et accompagne les dossiers relatifs aux marchés publics Offre aux services gestionnaires et au management un cadre général et un soutien méthodologique et pratique pour permettre la gestion des processus et des activités du SPF par l'application de mécanismes de planification et de contrôle et une approche basée sur les risques.
- Garantit un soutien logistique intégral de toutes les entités du SPF Mobilité et Transports, basé sur une approche saine, efficiente, transparente, environnementale et orientée client.

Organigramme

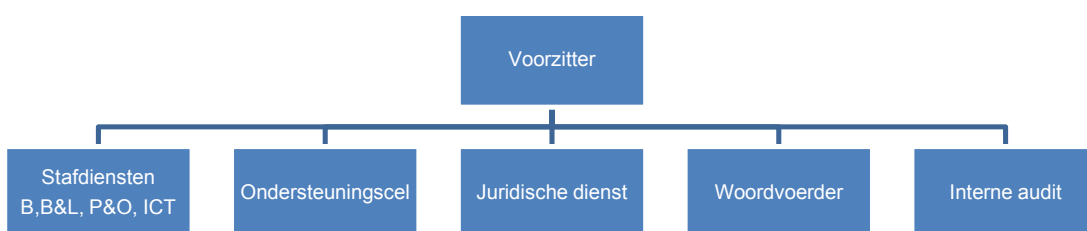
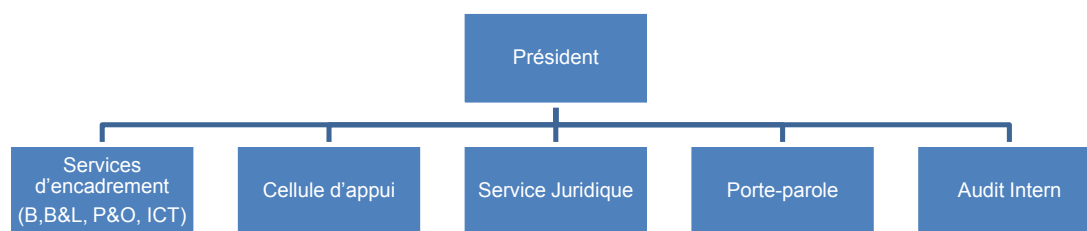
de aankoop van computergoederen en -diensten voldoen (supportploeg).

- De ontwikkeling, het onderhoud van de toepassingen die zowel in het kader van de opdrachten van de FOD Mobiliteit en Vervoer als in het kader van de interne activiteiten van de diensten / DG's gecreëerd zijn (toepassingsploeg).
- Een assistentie leveren in geval van problemen (defecte pc's, printers...), de installatie van toepassingen, de configuratie van nieuwe materialen en het beheer van de bestaande machines (pc's, printers...) (Front Office ploeg).
- De continuïteit van het telefoonsysteem VoIP en het functioneren van het netwerk verzekeren evenals de verbinding tussen de verschillende vestigingen van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de rest van de wereld (Back Office ploeg).

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

- Draagt bij tot de strategiebepaling van de FOD op het vlak van de begroting.
- Is verantwoordelijk voor de processen m.b.t. de begrotingscyclus.
- Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning voor de opmaak van de begroting.
- Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning om het betalings- en ontvangstenproces efficiënt en correct te laten verlopen.
- Voert de boekhouding van de FOD uit
- Ondersteunt en begeleidt de dossiers met betrekking tot de overheidsopdrachten Biedt aan de beheersdiensten en aan het management een algemeen kader en methodologische en praktische ondersteuning om de processen en de activiteiten van de FOD te beheersen door het toepassen van plannings- en controlemechanismen en een risicogebaseerde aanpak.
- Biedt een integrale logistieke ondersteuning aan alle entiteiten van de FOD Mobiliteit en Vervoer, gebaseerd op een zuinige, efficiënte, transparante, milieuvriendelijke en klantgerichte aanpak.

Organogram



PROGRAMME 21/0 DIRECTION ET GESTION

1. Vue d'ensemble des crédits

Crédits du programme

PROGRAMMA 21/0 LEIDING EN BEHEER

1. Overzicht van de kredieten

Kredieten van het programma

AB/BA	b/c	2011	2012	2013	2014	2015	2016
01 11 00 03	c	14 101	13 771	14 016	14 016	14 016	14 016
	b	14 080	13 771	14 016	14 016	14 016	14 016
01 11 00 04	c	3 795	4 312	4 233	4 233	4 233	4 233
	b	3 794	4 312	4 233	4 233	4 233	4 233
02 11 40 05	c	118	128	128	128	128	128
	b	116	128	128	128	128	128
02 12 11 01	c	4 888	4 903	5 020	5 070	5 070	5 070
	b	4 504	4 996	5 021	5 071	5 071	5 071
02 12 11 04	c	4 131	3 730	4 294	4 337	4 337	4 337
	b	4 093	3 824	4 306	4 349	4 349	4 349
02 12 11 07	c	0	10	129	10	10	10
	b	0	10	129	10	10	10
02 12 11 21	c	0	400	0	0	0	0
	b	78	78	79	80	80	80
02 12 11 24	c	1 270	1 950	693	600	824	2 350
	b	429	1 158	1 144	1 076	1 076	1 132

02 34 41 01	c	1 787	PM	PM	-	-	-
	b	1 786	PM	PM	-	-	-
02 34 41 02	c	75	77	77	77	75	73
	b	41	77	77	77	75	73
02 41 60 05	c	172	179	182	182	182	182
	b	172	179	182	182	182	182
02 74 10 01	c	28	-	29	30	30	30
	b	21	28	29	30	30	30
02 74 22 01	c	191	431	604	431	431	431
	b	424	399	604	431	431	431
02 74 22 04	c	1 382	1 770	1 652	1 727	1 727	1 727
	b	625	1 785	1 889	1 973	1 973	1 973
04 12 11 24 (1)	c	970	1 197	-	-	-	-
	b	1 107	1 038	-	-	-	-
04 12 11 34	c			1 000	1 010	1 010	1 010
	b			1 026	1 036	1 036	1 036
05 12 11 04 (2)	c	1 200	524	-	-	-	-
	b	1 135	519	-	-	-	-
06 12 21 01	b	-	-	-	641	641	641
	c	-	-	-	641	641	641
	b	1 135	519	-	-	-	-
Totaal	c	34 108	33 382	32 057	32 492	32 714	34 238
Total	b	32 405	32 302	32 863	33 333	33 331	33 385

(1) Vanaf 2013 BA 33 21 04 12 11 34

(2) Vanaf 2013 BA 33 21 02 12 11 04

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

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

Niveau	2011	2012	2013
A	124,2	138,6	114,6
B	45,7	46,7	43,7
C	69,6	69,4	65,4
D	110,13	102,88	99,88
Total / Totaal	349,63	357,58	323,58

3. Vue d'ensemble des activités

Le texte ci-dessous donne un aperçu des domaines d'activités des différents organes de gestion. Les dépenses de fonctionnement liées aux personnes et les dépenses de personnel qu'exigent ces activités sont centralisées sur des allocations de base dont la composition et l'évolution seront analysées en détail au point 4. Lorsque les activités entraînent également des dépenses liées à la mission, celles-ci seront mentionnées séparément et il sera indiqué sur quelle allocation de base elles sont comptabilisées.

3. Overzicht van de activiteiten

Hierna volgt een overzicht van de activiteitsdomeinen van de diverse beheersorganen. De persoonsgebonden werkmiddelen en de personeelskosten die hiervoor vereist zijn worden gecentraliseerd op de basisallocaties waarvan de samenstelling en de evolutie in detail onder punt 4 zal besproken worden. Wanneer de activiteiten ook missiegebonden kosten met zich meebrengen zullen deze afzonderlijk worden vermeld en worden aangeduid op welke basisallocatie ze zijn aangerekend.

3.1. Cellule d'appui du Président et services d'appui

Coordination internationale

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

Partenariat privilégié avec les Régions

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

Suivi des projets prioritaires

L'ensemble du SPF doit être mobilisé pour réaliser dans les meilleurs délais les projets prioritaires du Secrétaire d'Etat à la Mobilité, du Ministre des Entreprises publiques et de la Ministre compétente pour Beliris. Ceci doit s'accompagner d'une amélioration permanente de la qualité des services opérationnels offerts.

Simplification administrative, dont l'e-government

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

Service Juridique

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

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

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

Sur demande, le Service Juridique remet ses conseils

3.1 Ondersteuningscel van de Voorzitter en ondersteuningsdiensten

Internationale coördinatie

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

Bevoorrecht partnerschap met de gewesten

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

Opvolging van de prioritaire projecten

Heel de FOD moet worden gemobiliseerd om de prioritaire projecten van de staatssecretaris voor Mobiliteit van de minister van Overheidsbedrijven en van de minister bevoegd voor Beliris binnen de kortst mogelijke termijn te verwezenlijken. Hierbij moet ook de kwaliteit van de aangeboden operationele dienstverlening voortdurend worden verbeterd.

Administratieve vereenvoudiging waaronder e-government

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

Juridische dienst

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

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

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

Op verzoek verleent de Juridische Dienst zijn advies

au sujet des programmes législatifs et réglementaires qui se trouvent à l'étude. Il donne également son avis au sujet des conséquences possibles de certaines réglementations contraignantes ou au sujet de l'interprétation des textes.

Audit Interne

L'arrêté royal du 17 août 2007 relatif aux activités d'audit interne dans certains services du pouvoir exécutif fédéral a pour objectif d'instaurer les conditions d'une plus grande responsabilisation du management avec comme principes essentiels : une gestion efficace et efficiente des moyens, la qualité des dépenses publiques et le respect du principe de bonne gouvernance publique.

L'arrêté positionne l'audit interne en tant que garant de la qualité du contrôle interne mis en place dans les services fédéraux en s'assurant que les risques des activités sont sous contrôle.

Le rôle principal de l'audit interne est d'évaluer de manière indépendante et objective la qualité tant des mesures de gestion existantes que du système de contrôle interne mis en place et d'émettre un jugement à l'attention du management et du ministre quant à l'efficacité du contrôle interne et de la gestion des risques.

L'audit interne a également un rôle de conseil du management

Les activités du service d'audit sont reprises dans un programme de travail établis par le responsable des activités d'audit notamment sur base des informations pertinentes fournies par la Présidente du Comité de direction, le management et l'environnement interne et externe du SPF. Le programme de travail est approuvé par le comité de direction en l'absence d'un Comité d'audit de l'Administration fédérale. L'audit de l'ensemble des objectifs du système de contrôle interne est une mission permanente au sein d'une organisation et se réalise tout au long de l'année.

L'arrêté royal prévoit que pour que le Service d'audit puisse mener à bien sa tâche d'aide au management, trois critères doivent être réunis : le respect des règles de l'art, l'indépendance et la disposition des moyens suffisants.

Le service d'audit interne remplit sa mission principale en préparant, effectuant ou gérant des audits thématiques de l'organisation sélectionnés sur base d'une analyse de risques. Le service prend également en charge des missions de conseil en fonction de l'expertise dont il dispose, de sa capacité d'avis et leur

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

Interne Audit

Het KB van 17 augustus 2007 betreffende de interne auditactiviteiten binnen sommige diensten van de federale uitvoerende macht heeft tot doel de voorwaarden te scheppen voor een grotere responsabilisering van het management met als essentiële principes: een doelmatige en doeltreffende aanwending van de middelen de kwaliteit van de overheidsuitgaven en respect voor het principe van deugdelijk bestuur.

Het KB stelt dat de interne audit garant staat voor de kwaliteit van de interne controle die binnen de federale diensten dient te worden uitgebouwd door er voor te zorgen dat de risico's verbonden aan de activiteiten onder controle zijn.

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

Interne audit speelt ook een rol van raadgever van het management.

De activiteiten van de interne audit worden opgenomen in een werkprogramma dat door de verantwoordelijke voor de interne auditactiviteiten wordt opgesteld op basis van relevante informatie van de Voorzitter het management en door de interne en externe omgeving van de FOD. Het werkprogramma wordt bij gebrek aan een Auditcomité van de federale overheid goedgekeurd door het directiecomité. De audit van het geheel van doelstellingen betreffende de interne controle vormt binnen de organisatie een permanente opdracht die zich doorheen het ganse jaar voltrekt.

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

De hoofdtaak van de interne audit bestaat in het voorbereiden en uitvoeren van of toezien op thematische audits die binnen de organisatie plaatsvinden en werden aangeduid op basis van een risicoanalyse. De dienst wordt ook belast met adviserende opdrachten in functie van zijn expertise,

compatibilité avec les normes d'audit, à l'exclusion des activités de décision ou de mise en œuvre.

Des missions d'audit ou de consultance pourraient être programmées suite à une demande du Ministre, de la Présidente du Comité de direction ou du Comité d'audit de l'administration fédérale.

Soucieux de mettre en place les bons fondements à l'échange des informations, le service d'audit interne va renforcer ses actions en termes de communication. Il s'agit de créer les conditions pour que s'instaure un dialogue avec les collaborateurs du SPF.

Depuis quelques années, le SPF a opté pour une démarche d'amélioration de la qualité de sa gestion en soutenant les démarches de certifications ISO et EMAS entreprises par certaines parties de l'organisation. Ces systèmes doivent annuellement faire l'objet d'un audit interne réglementaire. C'est le Service Audit interne qui est responsable de cette mission.

3.2 Services d'encadrement

Service d'encadrement Personnel et Organisation

En prise directe sur le plan de management Mobilit+, 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 2013, l'accent sera encore plus mis sur les actions ciblées vers le leadership et la réalisation du plan d'actions résultant de l'enquête de satisfaction 2011. Des actions de formations dans des domaines stratégiques pour les missions de base du SPF ainsi que toutes actions visant à soutenir l'implémentation et le développement de l'e-HR au sein du SPF seront poursuivies en 2013. Un nouvel accent sera également développé autour de l'intégrité au sein du SPF, par des mesures d'information et de sensibilisation.

Domaine d'activité « Planification et ressources en personnel »

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

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

Domaine d'activité « Conditions de travail »

van zijn raadgevende bevoegdheid en van de compatibiliteit met de auditnormen maar met uitsluiting van alle activiteiten inzake besluitvorming en de uitvoering hiervan.

Audit- of consultancy opdrachten kunnen gebeuren op vraag van de Minister, de Voorzitter van het Directiecomité of het Auditcomité van de federale overheid.

Vanuit de bezorgdheid een goede basis voor informatie-uitwisseling op te bouwen zal de interne audit zijn communicatieactiviteiten versterken. Het gaat erom de voorwaarden te scheppen die nodig zijn om met de medewerkers van de FOD een dialoog op gang te brengen.

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

3.2 Stafdiensten

Stafdienst Personeel en Organisatie

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

In 2013 zal nog meer de nadruk gelegd worden op het leadership en op de verwezenlijking van een actieplan verbonden aan de resultaten van de tevredenheidsenquête van 2011. Ook opleidingsacties op strategische gebieden voor de basistaken van de FOD evenals acties die de implementatie van het e-hr binnen de FOD moeten ondersteunen, worden doorgetrokken naar 2013.

Ook het begrip integriteit zal centraal worden gesteld binnen de FOD via informatie- en sensibilisatieacties

Activiteitsdomein "Personeelsplanning en Voorziening"

Het betreft activiteiten op het gebied van:

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

Activiteitsdomein "Arbeidsvoorwaarden"

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Application correcte de la réglementation concernant le personnel
- Gestion correcte des dossiers du personnel
- Gestion de l'absentéisme

Domaine d'activité « Communication »

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Communication interne: intranet, journal d'entreprise
- Information sur les thèmes P&O
- Satisfaction du personnel
- Communication externe : matériel promotionnel, organisation d'événements (internes et externes), lancement du nouveau site web, revue de presse

Domaine d'activité « Développement du personnel »

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

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

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

Cela concerne les activités qui ont un lien avec:

- Organisation et fonctionnement interne du service d'encadrement
- Développement des compétences
- Instruments de management et de gestion

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

Le Service d'encadrement Technologie de l'Information et de la communication utilise pour remplir ses missions des crédits répartis sur des allocations de base appartenant à la division organique 21 – programme 0 activités 2 à 4.

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

CIO et managers de ligne

Ces tâches ont été séparées entre:

- management stratégique :

Tâches:

- Formulation des buts stratégiques, conditions préalables et hypothèses
- Élaboration de plans politiques.

- management tactique :

Tâches:

- Concrétisation de stratégie

Het betreft activiteiten inzake:

- Correcte toepassing regelgeving personeelszaken
- Correct beheer van personeelsdossiers
- Beheer van het absentisme

Activiteitsdomein "Communicatie"

Het betreft activiteiten inzake:

- Interne communicatie: intranet bedrijfskrant
- Informatie over P&O thema's
- Personeelstevredenheid
- Externe communicatie: promomateriaal, organisatie events (intern en extern), lancering van de nieuwe website, persoverzicht.

Activiteitsdomein "Personeelsontwikkeling"

Het betreft activiteiten inzake:

- Vorming training en opleiding
- Kennismanagement en kennisdeling
- Ontwikkelcirkels
- Managementontwikkeling
- Diversiteiten
- Introductie nieuwe managementinstrumenten

Activiteitsdomein "Werking stafdienst P&O"

Het betreft activiteiten inzake:

- Organisatie en interne werking van de stafdienst
- Competentieontwikkeling
- Management- en beheersinstrumenten

Stafdienst Informatie- en Communicatietechnologie

Om zijn missies te vervullen maakt de stafdienst ICT gebruik van de kredieten die zijn ingeschreven op de diverse basisallocaties die behoren tot de OA 21 – programma 0 activiteiten 2 t.e.m. 4.

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

CIO en lijnmanagers

Binnen deze taak wordt onderscheid gemaakt tussen:

- strategisch management :

Taken:

- Formuleren van strategische doelen, randvoorwaarden en uitgangspunten
- Samenstellen van beleidsplannen

- tactisch management :

Taken:

- Concretiseren van strategie

- Répartition de temps, d'argent et de moyens au niveau opérationnel.
- Fournir de la gestion au niveau opérationnel
- Suivi de la gestion au niveau opérationnel dans la stratégie définie.

Sécurité officer

Tâches:

- Maintenir la documentation en les schemas de l'infrastructure de sécurité.
- Adviseren en ondersteunen van een actief veiligheidsbeleid binnen ICT
- Coordonner, valider et veiller aux activités nécessaires pour garantir la sécurité sur le plan de l'infrastructure, accès et utilisation de l'information et des procédures pour une utilisation et une gestion correcte.

Frontoffice/helpdesk

Tâches:

- soutien des clients
- solutionner les calls
- inventorier les calls et les solutions en vue d'en distiller des FAQ
- inventorier les PC's
- tenir à jour des configurations standards
- installation de PC's avec profile standard
- gestion du matériel de réparation
- enregistrement des licences
- office automation

Services développement / gestion d'applications

Tâches:

- aligner le business-IT
- développer des standards d'analyse et de développement
- réaliser les projets IT (application development cycle, gestion des releases et des versions et des formations des utilisateurs des applications).

Back Office

Tâches:

- garantir la disponibilité et la continuité de l'infrastructure IT et en assurer la capacité nécessaire
- installer, gérer, suivre et optimiser le parc de serveurs, le réseau de communication de données et la téléphonie IP.
- installer, gérer, et optimiser l'environnement de l'infrastructure, du possibilités centralisées de stockage, de l'environnement de back-up et des security appliances
- la gestion des salles informatiques
- la mise à disposition de solutions hardware stables et évolutives pour les applications internes et externes
- assurer le deuxième et la troisième ligne de l'incidentmanagement

- Toewijzen van tijd, geld en middelen aan het operationele niveau
- Inrichten van het beheer op operationeel niveau
- Bewaken van het beheer op operationeel niveau binnen de uitgestippelde strategie

Veiligheidsofficer

Taken:

- Bijhouden documentatie en schema's inzake security en algemene infrastructuur en architectuur
- Adviseren en ondersteunen van een actief veiligheidsbeleid binnen ICT
- Coördineren, valideren en bewaken van activiteiten nodig om veiligheid te waarborgen op vlak van infrastructuur, toegang en gebruik van de informatie en de procedures voor een correct gebruik en beheer

Frontoffice/helpdesk

Taken:

- ondersteuning klanten
- oplossen calls
- inventarisatie calls en oplossingen en hieruit FAQ distilleren
- inventarisatie PC's
- bijhouden standaardconfiguratie
- installatie PC's met standaardprofielen
- bijhouden wisselstukken
- bijhouden licenties
- office automation

Diensten ontwikkeling / applicatiebeheer

Taken:

- aligneren business-IT
- ontwikkeling analyse- en ontwikkelings-standaarden
- realiseren van de IT-projecten (application development cycle, release en versiebeheer en opleiding in het gebruik van de applicaties).

Back Office

Taken:

- garanderen van de beschikbaarheid en de continuïteit van de IT-infrastructure en verzekeren van de benodigde capaciteit
- inrichten, beheren en opvolgen en optimaliseren van het serverpark, het datacommunicatienetwerk en de IP-telefonie
- het inrichten, beheren en optimaliseren van de infrastructurele omgeving, de centrale opslagmogelijkheden, de back-upomgeving en de security appliances
- het management van de computerzalen
- het aanbieden van stabiele en schaalbare hardwareoplossingen voor de eigen en externe applicaties
- het tweede- en derdelijns incidentmanagement

Cellule administrative

Les tâches attribuées à la cellule administrative concernent le support administratif du service d'encadrement.

- Au point de vue du budget et de la gestion:
 - o Agir comme point de contact pour le service BCg.
 - o Rédaction du budget
 - o Suivi des crédits budgétaires de liquidation
 - o Tenir à jour les contrats relatifs à l'ICT
 - o Rédaction des cahiers spéciaux des charges et participer à l'évaluation des offres d'achat.
 - o Gestion des fournisseurs
 - o Affiner les contrats de licences
 - o account management activity based costing total cost of ownership
- d'un point de vue des instruments de gestion:
 - o garantir la qualité administrative
 - o rédaction des BSC
 - o monitoring des SLA's internes et externes
 - o communication : rapportage interne et externe

Cellule de support technique

Tâches:

- soutien de l'ICT-manager dans l'exécution des décisions de gestion
- soutien des cellules spécialisées au sein du service ICT
- assurer une approche et une stratégie cohérente au sein du service ICT
- rédaction d'une stratégie et d'un plan d'approche en tenant compte des options de gestion du SPF et des instructions de l'ICT-manager
- suivi des best practices et des nouvelles technologies dans le secteur de l'IT
- suivi de l'évolution des domaines du hard et software en vue de conserver de manière proactive un environnement ICT moderne
- ITIL awareness et integration
- Mise à disposition aux services internes ICT d'une structure et assurer un soutien pour identifier et documenter les processus et les procédures au sein des services internes ICT au moyen de cette structure
- Prévoir et entretenir des configurations et des profils standards
- Rédaction des schémas de configurations standards en tenant compte des exigences spécifiques et des particularités des diverses divisions au sein du SPF
- Suivi de l'infrastructure IT en relation avec ses exigences d'environnement
- Suivi des besoins en relation avec l'infrastructure IT et les exigences d'environnement accompagnatrices et monitorer cet environnement en vue d'initier à temps les actions nécessaires vers les partenaires externes
- Saisie et business analyse de nouveaux projets
- Management du catalogue des projets

Administratieve cel

Het takenpakket van de administratieve cel bestaat uit het geven van administratieve ondersteuning aan de stafdienst.

- oogpunt budget en beheer:
 - o fungeren als aanspreekpunt voor de stafdienst BBL.
 - o opstellen van de begroting
 - o opvolging budgetten vereffeningen
 - o bijhouden alle ICT gerelateerde contracten
 - o opstellen lastenboeken en meewerken met de evaluatie van de offertes aankopen.
 - o leveranciersbeleid
 - o op punt stellen licentieovereenkomsten
 - o account management activity based costing total cost of ownership
- oogpunt beheersinstrumenten:
 - o administratieve kwaliteitsbewaking
 - o opstellen BSC
 - o monitoring interne en externe SLA's
 - o communicatie : interne en externe rapportering

Technische supportcel

Taken :

- ondersteunen ICT-manager bij uitvoering beleidslijnen
- ondersteunen van de gespecialiseerde afdelingen binnen IT
- verzekeren van een coherente aanpak en strategie binnen IT
- opstellen van een strategie en van een plan van aanpak rekening houdend met de beleidslijnen van de FOD en de richtlijnen van de ICT-manager
- opvolgen van best practices en nieuwe technologieën in de IT-sector
- opvolgen van evoluties op soft- en hardwarevlak met het oog op het up to date houden van de IT-omgeving op een proactieve manier
- ITIL awareness en integratie
- ter beschikking stellen van een structuur aan de interne IT-diensten en het geven van ondersteuning om de processen en procedures binnen de interne diensten aan de hand van deze structuur te identificeren en te documenteren
- voorzien en onderhouden van standaardconfiguraties en –profielen
- opstellen van standaardconfiguratie-schema's rekening houdend met de specifieke eisen en de eigenheid van de verschillende afdelingen binnen de FOD
- opvolgen van de IT-infrastructuur met zijn omgevingsvoorwaarden
- opvolgen van de noden i.v.m. de IT-infrastructuur en de bijhorende omgevingsvoorwaarden en deze omgeving monitoren zodat tijdig de nodige acties kunnen opgestart worden naar de betrokken externe partijen toe
- intake en business analyse van nieuwe projecten
- projectfoliomanagement

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

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

Budget et engagements

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

Liquidations

Le service assure, le suivi et le paiement de toutes les factures du SPF. Il définit la procédure d'approbation des factures par les services concernés.

Recettes

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

Comptabilité

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

Maîtrise de l'organisation

Ce service assiste le SPF dans la "maîtrise" des activités, de telle sorte que les objectifs puissent être atteints avec une certitude raisonnable. Ce service travaille dans cette optique en collaboration avec un réseau de coordinateurs issus des directions générales et des services d'encadrement.

La méthode de maîtrise de l'organisation a été optimisée en 2012, pour intégrer autant d'informations stratégiques que possible grâce aux plans de gestion (traduction des plans de management et des plans de support en instrument de suivi et de gestion concret), et développer un canevas pour l'implémentation du contrôle interne dans le SPF.

Stafdienst Budget, Beheerscontrole en Logistiek

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

Begroting en vastleggingen

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

Vereffeningen

De dienst staat in voor de ontvangst, het opvolgen en de betaling van alle binnenkomende facturen van de FOD. Hij bepaalt de goedkeuringsprocedure van de facturen door de bevoegde diensten.

Ontvangsten

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

Boekhouding

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

Organisatiebeheersing

Deze dienst ondersteunt de FOD in het "beheersen" van de activiteiten, zodat er een redelijke zekerheid is dat de doelstellingen bereikt worden. De dienst werkt hiertoe samen met een netwerk van coördinatoren uit de directoraten-generaal en stafdiensten.

De methodiek organisatiebeheersing om met behulp van beheerplannen (vertaling van de management- en ondersteuningsplannen naar een concreet opvolgings- en beheersinstrument) zo veel mogelijk beheersinformatie te integreren en een canvas te ontwikkelen voor de implementatie van *interne controle* in de FOD is in 2012 verder geoptimaliseerd.

La gestion des risques fait partie intégrale du système de gestion. Au premier semestre 2012 une analyse de risques stratégiques a été effectuée avec le comité de direction, qui ensuite sera affinée grâce à un système en cascade jusqu'au niveau de chaque service. D'octobre 2012 à février 2013 des analyses de risques seront menées chez les directions générales et pour fin 2013 les services d'encadrement et de soutien auront à leur tour analysé et leurs risques principaux.

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

Le Service Maîtrise de l'organisation travaille aussi activement au développement d'un réseau fédéral pour le contrôle interne. Entre autres, des concertations bilatérales ont eu lieu avec d'autres services publics pour, par le biais de *benchlearning*, se partager des bonnes pratiques

Le Service Maîtrise de l'organisation rend compte au CAAF, au nom du SPF, par le biais d'un rapport annuel sur le fonctionnement du système de contrôle interne. Le plan d'action qui est lié à celui-ci est également suivi par le service.

Achats

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

Le service « achats et marchés publics » intervient actuellement dans :

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

Logistique

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

- Gestion de l'accueil (réception & téléphone) Gestion des bâtiments
- Aménagement des espaces de travail & organisation des déménagements dans tous les bâtiments. Contrôle et sécurisation des accès
- Gestion des biens de consommation communs & des distributeurs de boissons
- Gestion des fournitures de bureau

Risicobeheer maakt integraal deel uit van het beheerssysteem. In de eerste helft van 2012 werd samen met de leden van het directiecomité een strategische risicoanalyse uitgevoerd, die vervolgens via een cascadesysteem verfijnd zal worden tot op het niveau van elke dienst. In het najaar van 2012 en begin 2013 zullen er risicoanalyses uitgevoerd worden bij de directoraten-generaal en tegen eind 2013 zullen ook de staf- en ondersteuningsdiensten hun belangrijkste risico's geanalyseerd en aangepakt hebben.

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

Verder werkt de dienst Organisatiebeheersing ook actief mee aan het uitbouwen van een federaal netwerk interne controle. Er werd bovendien ook bilateraal overleg gepleegd met andere overheidsdiensten om via *benchlearning* goede praktijken met elkaar te delen.

De Dienst organisatiebeheersing legt, in naam van de FOD, verantwoording af aan het ACFO door middel van een jaarverslag over de werking van het intern controle systeem. Ook het actieplan dat hieraan verbonden is wordt door de dienst opgevolgd.

Aankoop

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

De "aankoopdiensten overheidsopdrachten" behandelt:

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

Logistiek

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

- Verzorgen van het onthaal (receptie & telefoon) Beheren van gebouwen
- Inrichten van de werkplekken & organiseren van verhuizingen in alle gebouwen.
- Controleren & beveiligen van de toegang
- Beheren van gemeenschappelijke verbruiksgoederen & verfrissingen
- Beheren van bureaubenodigheden

- Gestion de l'entretien et de l'hygiène
- Distribution du courrier et gestion des transports de colis
- Collecte, répartition et préparation à l'envoi du courrier sortant
- Gestion de la reprographie
- Gestion du transport des biens et des personnes
- Gestion des facilités de réunion
- Gestion de la téléphonie mobile
- Gestion de l'environnement et des déchets (EMAS)
Le SPF a obtenu la certification Emas pour le bâtiment City Atrium; l'objectif suivant sera de la généraliser dans tous les bâtiments occupés par le SPF.
- Gestion d'événements

EMAS (Eco-Management and Audit Scheme)

EMAS est un système de gestion qu'une organisation peut utiliser pour exécuter tous les aspects de son fonctionnement selon les règles du développement durable. Le SPF dispose d'une certification-EMAS pour son bâtiment principal, le City Atrium. L'obtention de ce certificat est aussi devenue un stimulant pour rendre le fonctionnement du SPF plus durable sur le plan de la consommation d'eau et de papier, de la réduction des déchets, de la consommation énergétique, de l'achat de biens durables et de l'usage du transport public par le personnel. De plus, des actions de sensibilisation sont réalisées sur ces matières.

4. Composition et évolution des crédits

4.1. Programme d'activités 01: Personnel

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

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	14 101	13 771	14016			
b	14 080	13 771	14016			

Note explicative.

Ces crédits font partie de l'enveloppe de personnel globale du SPF (AB 11.00.03, 11.00.04 et 12.21.48 des Divisions Organiques 21, 51, 52, 53 et 56).

- Beheren van onderhoud & hygiëne
- Bedelen van post en beheren van goederenvervoer
- Inzamelen verdelen en verzend klaarmaken uitgaande post
- Beheren van de reprografie
- Beheren van het vervoer van goederen & personen
- Beheren van vergaderfaciliteiten
- Beheren van mobiele telefonie
- Beheren van milieu en afval (EMAS)
De FOD heeft het Emas certificaat bekomen voor het City Atrium gebouw. De volgende doestelling is dit certificaat ook te behalen voor de andere door de FOD bezette gebouwen.
- Beheren van evenementen

EMAS (Eco-Management and Audit Scheme)

EMAS is een beheerssysteem dat een organisatie kan aanwenden om alle aspecten van zijn werking volgens de regels van de duurzame ontwikkeling uit te voeren. De FOD beschikt over een EMAS-certificatie voor zijn hoofdgebouw, het City Atrium. Het behalen van dit certificaat is ook een stimulans geweest om de werking van de FOD duurzamer te maken op het gebied van water- en papierverbruik, afvalvermindering, energieverbruik, aankoop van duurzame goederen en het gebruik van het openbaar vervoer door het personeel. Over al deze materies worden tevens sensibiliseringsacties gevoerd.

4. Samenstelling en evolutie van de kredieten

4.1 Programma-activiteit 01 - Personeel

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

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	14 101	13 771	14016			
b	14 080	13 771	14016			

Verklarende nota.

Deze kredieten maken deel uit van de globale personeelsenvolpe van de FOD (BA's 11.00.03, 11.00.04 en 12.21.48 van de Organisatie-afdelingen 21, 51, 52, 53 en 56).

Evolution 2011

Point de départ	53 883 kEUR
Index 2%	1 077 kEUR
Economie 0,7%	- 377 kEUR
Transfert temporaire de l'ex RTM	159 kEUR

..... **54 742 kEUR**

Evolution 2012

Point de départ	54 742 kEUR
Provision circulaire n° 605 (*)	585 kEUR

Index 3,53%	1 953 kEUR
Economie 0,7%	- 401 kEUR
Economie conclave 2012 (120 mio)	- 1 066 kEUR
(**)	

..... **55 813 kEUR**

(*) Décomposition 585 kEUR :

Surcoût ET	220
Traitements niv B	86
Traitements niv D	7
Supplément indemnité vélo	7
Prime linguistique	37
Mobilité externe	51
Prime compétence réc. 2010	169
Index 1.5157	12
Economie 0,7%	- 4

(**) le transfert temporaire des crédits de personnel de l'ex RTM de 159 kEUR reste inscrit en 2013.

Evolutive 2013

Point de départ	55 813 kEUR
Index 2,5%	+ 1 395 kEUR
Economie 2013 (90 mio)	- 795 kEUR
Lutte contre la fraude (+16 niv B)	+ 772 kEUR
	57 185 kEUR

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

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	3 795	4 312	4 233	4 233	4 233	4 233
b	3 794	4 312	4 233	4 233	4 233	4 233

Note explicative.

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

Evolutive 2011

Vertrekpunt	53 883 kEUR
Index 2%	1 077 kEUR
besparing 0,7%	- 377 kEUR
Tijdelijke overdracht van ex RMT	159 kEUR

..... **54 742 kEUR**

Evolutive 2012

Vertrekpunt	54 742 kEUR
Provisie omzendbrief nr 605 (*)	585 kEUR

Index 3,53%	1 953 kEUR
besparing 0,7%	- 401 kEUR
besparing conclaaf 2012 (120 mio)	- 1 066 kEUR
(**)	

..... **55 813 kEUR**

(*) Samenstelling 585 kEUR:

meerkost ET	220
loopbaan niv B	86
loopbaan niv D	7
toename fietsvergoeding	7
taalpremie	37
externe mobiliteit	51
competentie premie rec. 2010	169
index 1.5157	12
besparing 0,7%	- 4

(**) de tijdelijke overdracht van personeelskredieten van de ex-RMT ad 159 kEUR blijft behouden in 2013

Evolutive 2013

Vertrekpunt	55 813 kEUR
Index 2,5%	+ 1 395 kEUR
besparing 2013 (90 mio)	- 795 kEUR
Strijd tegen fraude (+16 niv B)	+ 772 kEUR
	57 185 kEUR

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

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	3 795	4 312	4 233	4 233	4 233	4 233
b	3 794	4 312	4 233	4 233	4 233	4 233

Verklarende nota.

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

Remarque préliminaire

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme d'activités pour les crédits de fonctionnement non-TIC "01" est à partir de 2013 remplacé par "02".

**4.2. Programme d'activités 02 : Fonctionnement
Autres crédits**

A.B. 33 21 02 11.40.05 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses du service social.

(cfr. Art. 2.33.3 Budget général des dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	118	128	128	128	128	128
b	116	128	128	128	128	128

Note explicative.**A. Octroi de secours-pensions:**

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

.....6 000 euros

B. Œuvres sociales:

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

.....53 000 euros

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

..... 6 000 euros

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

.....55 000 euros

4. Accueil des enfants pendant les grandes vacances
..... 8 000 euros

Total.....128 000 euros

Les dépenses à l'allocation de base 21 01 11.40.05 concernant les interventions restaurant sont limitées à celles concernant les services extérieurs qui n'ont pas été centralisés au City Atrium et au CCN.

Voorafgaande opmerking :

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt voor de niet ICT werkingskredieten de programma-activiteit "01" vervangen door "02"

4.2 Programma-activiteit 02- Werking

B.A. 33 21 02 11.40.05 (Beg OA AP BA) — Diverse uitgaven voor sociaal dienstbetoon

(cfr. Art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	118	128	128	128	128	128
b	116	128	128	128	128	128

Verklarende nota.**A. Toekenning van hulp gelden - pensioenen:**

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

..... 6 000 euro

B. Sociale Werken:

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

.....53 000 euro

2. Tussenkost in de kostprijs van de maaltijden die door erkende restaurants en traiteurs aan personeelsleden bezorgd worden

..... 6 000 euro

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

..... 55 000 euro

4. Kinderopvang in de grote vakantie:
.....8 000 euro

Totaal128 000 euro

De uitgaven op de basisallocatie 21 01 11 40 05 inzake tussenkomsten maaltijden worden beperkt tot deze voor een aantal buitendiensten die niet in het City Atrium en het CCN gecentraliseerd werden.

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

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

A.B. 33 21 02 41.60.05 (Bud DO PA AB) — Subvention à l'A.S.B.L. "Service Social du SPF Mobilité et Transports"

(cfr. Art. 2.33.3 Budget général des dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	172	179	182	182	182	182
b	172	179	182	182	182	182

A.B. 33 21 02 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers d'euros)

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

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

B.A. 33 21 02 41.60.05 (Beg OA AP BA) — Toelage aan de VZW "Sociale Dienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer"

(cfr. Art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	172	179	182	182	182	182
b	172	179	182	182	182	182

B.A. 33 21 02 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(in duizendtallen euro)

				2011	2012	2013	2014	2015	2016
Audit									
12 00 01 2	c	54	45	45	45	45	45	45	45
12 00 01 2	b	6	45	45	45	45	45	45	45
Service Juridique - Juridische Dienst									
12 00 01 1	c	392	450	450	450	450	450	450	450
12 00 01 1	b	402	450	450	450	450	450	450	450
Service Logistique - Dienst Logistiek									
	c	3 545	3 608	3 646	3 646	3 646	3 646	3 646	3 646
	b	3 396	3 608	3 646	3 646	3 646	3 646	3 646	3 646
12 00 01 2	c	2 973	2 964	3 002	3 002	3 002	3 002	3 002	3 002
12 00 01 2	b	2801	2 964	3 002	3 002	3 002	3 002	3 002	3 002
12 00 01 3	c	572	644	644	644	644	644	644	644
12 00 01 3	b	595	644	644	644	644	644	644	644
Management									
12 00 01 2	c	422	240	233	233	233	233	233	233
12 00 01 2	b	176	361	233	233	233	233	233	233
P&O									
	c	486	560	591	591	591	591	591	591
	b	535	532	591	591	591	591	591	591
12 00 01 1	c		32	33	33	33	33	33	33
12 00 01 1	b		32	33	33	33	33	33	33

12 00 01 2	c		322	332	332	332	332
12 00 01 2	b		322	332	332	332	332
12 00 01 5	c		206	226	226	226	226
12 00 01 5	b		178	226	226	226	226
Index				105	105	105	105
				106	106	106	106
Economie conclave 2013/Besparing conclaaf 2013				-50			
				-50			
Taux de change/Wisselkoers	c	-11					
	b	-11					
Total Général	c		4 888	4 903	5 020	5 070	5 070
Algemeen Totaal	b		4 504	4 996	5 021	5 071	5 071

Note explicative.*Evolution et utilisation des crédits***Audit**

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

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

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

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

Ce co-sourcing externe participe à la mise en œuvre du plan de management de la Présidente du SPF qui s'est donné pour objectif de disposer d'un service d'audit compétent et disposant des moyens nécessaires pour exécuter efficacement ses missions. Les 45.000 EUR repris dans cette note représentent 30 jours d'assistance externe (1.500 EUR par jour).

Service Juridique

L'estimation des moyens nécessaires est assez difficile étant donné qu'aussi bien le nombre d'affaires juridiques, leur durée ainsi que leur impact financier

Verklarende nota.*Evolutie en aanwending van de kredieten***Audit**

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

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

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

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

Deze externe co-sourcing draagt bij tot de uitvoering van het managementplan van de Voorzitter dat o.m. tot doel heeft beroep te kunnen doen op een bekwaame auditdienst die over voldoende middelen beschikt om zijn taken efficiënt uit te voeren.

De 45.000 EUR die onder deze BA zijn ingeschreven vertegenwoordigen 30 dagen externe consultancy (tegen 1.500 EUR per dag).

Juridische dienst

De inschatting van de benodigde middelen is vrij moeilijk omdat zowel het aantal rechtszaken de duur als de financiële impact ervan vrij onvoorspelbaar zijn.

sont assez imprévisibles.

Pour 2013, les crédits ont été estimés à 450 kEURO, soit le montant qui a aussi été prévu en 2012 et 2011.

Voor 2013 werden de kredieten op 450 kEURO geraamd zijnde het bedrag dat ook in 2012 en 2011 was gepland.

Service Logistique**Dienst Logistiek**

Vue d'ensemble de l'emploi des crédits (engagement = liquidation)		Overzicht van de aanwending van de kredieten (vastlegging = vereffening)	
Location et entretien des bâtiments	1 560	Huurlasten en onderhoud gebouwen	
Frais location CCN	425	Huurlasten CCN	
Coûts d'occupation, gardiennage, mise à disposition des oeuvres d'art	725	Bezettingskosten bewaking ontleen kunstwerken	
Hygiène, déchets et produits d'entretien	195	Hygiëne huisvuil en onderhoudsproducten	
Réparations, travaux d'adaptation, rénovation des services externes	170	Herstellingen aanpassingswerken renovatie buitendiensten	
Eaux	30	Water	
Divers et imprévus	15	Diversen en onverwachte kosten	
Location et entretien des machines, du mobilier et du matériel	80	Huur en onderhoud machines meubilair en materieel	
Location et entretien des fax et machines de reprographie		Huur en onderhoud fax en reprografie	
Location et entretien des voitures	60	Huur en onderhoud wagens	
Nettoyage, location et réparations		Wassen huur en herstellingen	
Frais d'affranchissement	380	Frankeerkosten	
Timbres postaux et rétributions différées		Postzegels en uitgestelde vergoedingen	
Téléphones et GSM	250	Telefoon en GSM	
Téléphonie fixe - abonnements + conversations	150	Vaste telefonie - abonnement + gesprekken	
Conversations GSM	100	GSM-gesprekken	
Ouvrages, publications, journaux	98	Werken, Publicaties en dagbladen	
Etudes et support externe	7	Studies en externe ondersteuning	
Matériel de bureau, papier et travaux d'impression	250	Kantoormaterieel papier en drukwerken	
Enveloppes et formulaires, papiers, fournitures de bureau		Omslagen en formulieren papier kantoorbenodigdheden	
Impôts, rétributions et dépenses de direction	30	Belastingen retributies en bestuursuitgaven	
Taxes, assurances		Taksen verzekeringen	
Vêtements de travail	37	Beroepskleding	
Divers	250	Diversen	
Frais de représentation et coûts des réunions		representatiekosten en kosten vergaderingen	
Électricité	420	Elektriciteit	
Gaz	200	Gas	
Carburants voitures	24	Brandstof wagens	
Diesel et essence		Diesel en benzine	
Total	3 646	Totaal	
	3 646		

L'estimation des besoins pour 2013 a été calculée sur base des réalisations 2011. Voici une brève description des postes de coûts principaux et leurs évolutions attendues:

Les frais d'entretien du CCN restent en comparaison avec les frais du City Atrium, assez élevés. Une plus grande centralisation des services au City Atrium pourrait être une solution à ce problème (échéance du contrat de location CCN en 2014).

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

Le remplacement des voitures les plus vieilles et les plus polluantes, soit sur base de l'âge, soit sur base des kilomètres parcourus, a abouti à une baisse des coûts d'entretien.

Le courrier « universel » (simple lettre expédiée sur le territoire belge) a fortement augmenté en 2011, en ce y compris le courrier international. Les tarifs postaux ont également augmenté au-delà de l'index. Une raison pour l'augmentation est que le service logistique assure également l'envoi de correspondance précédemment effectuées au sein d'autres services.

Les coûts pour la téléphonie fixe ont fortement diminué en raison de l'application généralisée du GSM et du trafic e-mail. Les frais pour l'utilisation des GSM ont un peu augmenté suite à une hausse du nombre d'utilisateurs et de l'introduction des smartphones.

Le service logistique assume les dépenses de l'ex-centre de documentation et prend en charge l'achat des livres, ouvrages, publications et journaux.

Par ailleurs, il convient de noter que les coûts ont été compensés par une diminution des crédits de fonctionnement pour les journaux et magazines dans certaines DG.

Pour 2013, les crédits estimés pour le matériel de bureau et papier s'élèvent à 250 kEUR soit une tendance stable par rapport à 2011, y compris pour 2014 et les années suivantes.

La consommation d'énergie (gaz et électricité) pour l'ensemble des bâtiments du SPF Mobilité et

De raming van de behoeften voor 2013 werd berekend op basis van de realisaties 2011. Hierbij een korte bespreking van de voornaamste kostenposten qua inhoud en de te verwachten evolutie:

De kosten voor het onderhoud van het CCN blijven in vergelijking met de kosten van het City Atrium eerder hoog. Een verdere centralisatie van diensten binnen het City Atrium zou een oplossing kunnen bieden voor dit probleem (huurcontract CCN loopt af in 2014).

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

Het vervangen van oudere en meer vervuilende wagens hetzij op basis van leeftijd hetzij op basis van afgelegde kilometers door milieuvriendelijkere exemplaren resulteert in een daling van de onderhoudskredieten.

De "universele" post (standaard brieven binnen België) is sterk toegenomen sedert 2011. De posttarieven zijn eveneens gestegen, zelfs boven het indexniveau. Een reden voor de toename is dat de dienst logistiek ook de verzending van briefwisseling ten laste neemt die voorheen door de beheersdiensten zelf werd verstuurd.

De kosten voor vaste telefonie zijn sterk gedaald door een veralgemeende toepassing van GSM en e-mailverkeer. De kosten voor GSM-gebruik stijgen lichtjes door een verhoogd aantal gebruikers en de invoering van smartphones.

De dienst logistiek heeft de taken van het ex-documentatiecentrum overgenomen en neemt de aankoop van boeken, publicaties, tijdschriften en kranten te zijnen laste.

Bovendien dient te worden vermeld dat de kosten worden gecompenseerd door een vermindering van de werkingskredieten voor dagbladen en tijdschriften in sommige DG's.

Voor 2013 worden de kredieten voor bureelmateriaal en papier geraamd op 250 kEUR wat een status quo betekent t.o.v. 2011. Ook voor 2014 en volgende jaren wordt dit bedrag weerhouden.

Het energieverbruik (gas en elektriciteit) voor het geheel van de door de FOD M&V bezette gebouwen is

Transports, est principalement dépendante des conditions climatiques.

Il est à noter que des initiatives ont été prises en vue de limiter les coûts d'énergie (par exemple, en limitant les variations de température par étage au sein du City Atrium, en neutralisant la possibilité de modifier les réglages de chaque panneau, ...). Ces mesures portent leurs fruits mais il est difficile de prévoir dans quelle mesure ces économies peuvent tempérer l'augmentation des prix des produits.

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

Management

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

Ci-dessous un aperçu des activités prévues:

Leadership (30 kEUR)°

Projet cadre déontologique (38 kEUR)

Analyse des risques stratégiques (25 kEUR)

Régionalisation de certaines compétences (15 kEUR)

Mise en œuvre du plan d'actions 2013 résultant de l'enquête de satisfaction du personnel. (15 kEUR)

P&O

Prestations de tiers (12.11.01.1) (33kEUR):

Communication interne et externe (22kEUR)

Sélection et recrutement (20 kEUR)

Formation du personnel: 260 kEUR

Traduction (30 kEUR)

Frais de parcours et de séjour, autres indemnités au personnel: (226 kEUR)

voornamelijk afhankelijk van de klimatologische omstandigheden.

Er werden meerderde initiatieven genomen met het oog op het verminderen van het energieverbruik (beperking van de temperatuursverschillen tussen de diverse verdiepingen van het City Atrium, beperking van de mogelijke aanpassingen per bedieningspaneel). Al deze maatregelen hebben hun vruchten afgeworpen maar het is moeilijk te voorspellen in welke mate deze besparingen niet worden geneutraliseerd door de sterke stijging van de energieprijzen.

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

Management

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

Hierbij een overzicht van de geplande activiteiten:

Leadership (30 kEUR)

Project deontologische kader (38 kEUR)

Strategische risicoanalyse (25kEUR)

Regionalisering van sommige bevoegdheden (15 kEUR)

In werking stellen van een actieplan 2013 als gevolg van de personeelstevredenheidsenquête (15 kEUR)

P&O

Prestaties van derden (12.11.01.1) (33 kEUR)

Interne en externe Communicatie (22kEUR)

Selectie en aanwerving (20kEUR)'

Opleiding van het personeel: 260 kEUR

Vertaling (30kEUR)

Reis- en verblijfskosten, andere vergoedingen aan het personeel: (226 kEUR)

A.B. 33 21 02 12.11.07 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour achat exceptionnelles de biens non-durables et services.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	10	129	10	10	10
b	0	10	129	10	10	10

Note explicative

Le contrat de location conclu par la Régie des Bâtiments pour le bâtiment CCN expire le 1er juillet 2014.

Etant donné l'ampleur du déménagement, celui-ci devra démarrer en 2013. Vu les coûts importants qui devront être financés, entre autre les travaux d'adaptation afin de localiser le maximum de membres du personnel au City Atrium, il sera nécessaire de faire appel à la provision interdépartementale.

Economie conclave 2013 : -1 000 euros.

AB 33 21 02 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Location et entretien de matériel de bureau.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	400	0	0	0	0
b	78	78	79	80	80	80

Note explicative

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

A.B. 33 21 02 21.40.01 (Bud DO PA AB) — Intérêts de retards pour factures payées en retard.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-	PM			
b	-	-	PM			

Note explicative

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

B.A. 33 21 02 12.11.07 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de uitzonderlijke aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	10	129	10	10	10
b	0	10	129	10	10	10

Verklarende nota.

Het huurcontract dat door de Regie der Gebouwen afgesloten werd voor het gebouw CCN loopt af op 1 juli 2014.

Gelet op de omvang van de verhuisoperatie zal deze in 2013 moeten starten. Aangezien wij belangrijke eenmalige kosten zullen moeten financieren, onder meer aanpassingswerken om het mogelijk te maken een groter aantal personeelsleden te huisvesten in het city atrium, zal het nodig zijn beroep te doen op de interdepartementale provisie.

Besparing conclaaf 2013 : -1 000 euro.

B.A. 33 21 02 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Huur en onderhoud van bureelmaterieel

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	400	0	0	0	0
b	78	78	79	80	80	80

Verklarende nota

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

B.A. 33 21 02 21.40.01 (Beg OD AP BA) — Verwijlntresten wegens te laat betaalde facturen

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-	PM			
b	-	-	PM			

Verklarende nota.

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

A.B. 33 21 02 34.41.01 (Bud DO PA AB) — Indemnités diverses à des tiers devant découler de l'engagement de la responsabilité de l'État à l'égard d'actes commis par ses organes et ses préposés.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 787	PM	PM	-	-	-
b	1 786	PM	PM	-	-	-

Note explicative.

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

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

A.B. 33 21 02 34.41.02 (Bud DO PA AB) — Rentes aux membres du personnel de l'ex-département des Travaux Publics et de l'ex-Fonds des Routes suite à des accidents de travail.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	75	77	77	77	75	73
b	41	77	77	77	75	73

Note explicative.

Payements en exécution de la loi du 03/07/1967 concernant l'indemnisation pour des accidents de travail, des accidents sur le chemin du travail et des maladies professionnelles dans le secteur public

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

A.B.33 21 02 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'achat de matériel roulant

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	28	-	29	30	30	30
b	21	28	29	30	30	30

Note explicative.

Pour 2013, le montant de 30 kEUR reste inscrit pour l'achat/remplacement de 2 véhicules.

B.A. 33 21 02 34.41.01 (Beg OA AP BA) — Allerhande schadevergoedingen aan derden voortvloeiend uit het opnemen door de Staat van zijn verantwoordelijkheid ten overstaan van door zijn organen en door zijn bedienden gepleegde daden.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 787	PM	PM	-	-	-
b	1 786	PM	PM	-	-	-

Verklarende nota.

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

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

B.A. 33 21 02 34.41.02 (Beg OA AP BA) — Renten ingevolge arbeidsongevallen aan personeelsleden van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	75	77	77	77	75	73
b	41	77	77	77	75	73

Verklarende nota.

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

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

B.A. 33 21 02 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van rollend materiaal

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	28	-	29	30	30	30
b	21	28	29	30	30	30

Verklarende nota

Voor 2013 wordt een bedrag van 30kEUR opgenomen voor de aankoop/vervanging van 2 wagens.

Economie conclave 2013 : -1 000 euros

A.B.33 21 02 74.22.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	191	431	604	431	431	431
b	424	399	604	431	431	431

Note explicative.

Besparing conclaaf 2013 : -1 000 euro.

B.A. 33 21 02 74.22.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen met uitsluiting van de informatica-uitgaven.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	191	431	604	431	431	431
b	424	399	604	431	431	431

Verklarende nota

Vue d'ensemble de l'emploi des crédits Overzicht van de aanwending van de kredieten	
<i>Mobilier / Meubilair</i>	188 000
Machines / Machines	5 000
<i>Machines de bureau / Bureelmachines</i>	
Matériel / Materiaal	172 000
<i>Nettoyage / Schoonmaak</i>	31 000
<i>Matériel de cuisine / Keukenmateriaal</i>	-
<i>Audio-visuel / Audio-visueel</i>	52 000
<i>Sécurité / Veiligheid</i>	65 000
<i>GSM / Gsm</i>	11 000
<i>Outillage/uitrusting</i>	13 000
Frais d'adaptation des locaux Gebouwen aanpassingskosten	66 000
Provision déménagement Provisie verhuis	200 000
Economie conclave 2013 Besparing conclaaf 2013	- 27 000
Totaux - Totaal	604 000

Au niveau du mobilier, on vise le remplacement après environ 10 ans.

Pour les machines et les appareils, ce délai est fixé à 5 ans à l'exception des GSM pour lesquels un délai raisonnable de trois ans est prévu.

Les crédits pour 2013 ont augmenté de 200 kEUR par rapport à ceux de 2012. Cette augmentation est prévue comme provision pour des investissements qui doivent permettre de loger plus de personnel dans les locaux du City Atrium.

A.B.33 21 02 12.11.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers d'euros)

Op het vlak van meubilair wordt er naar gestreefd dit om de 10 jaar te kunnen vervangen.

Voor machines en apparaten wordt deze termijn op 5 jaar gesteld met uitzondering van de GSM's waar drie jaar als een redelijke termijn wordt aanzien.

De kredieten voor 2013 liggen 200 kEUR hoger dan deze voor 2012. Deze verhoging werd opgenomen als provisie voor investeringen die het mogelijk moeten maken aan groter aantal personeelsleden te huisvesten in het City Atrium.

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

(in duizendtallen euro)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016	ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	4 131	3 730	4 294	4 337	4 337	4 337	c	4 131	3 730	4 294	4 337	4 337	4 337
b	4 093	3 824	4 306	4 349	4 349	4 349	b	4 093	3 824	4 306	4 349	4 349	4 349

Aperçu de l'affectation des coûts

AB 12.11.04 en euros

Overzicht van de aanwending

AB 12 11.04 in euro

Description		Omschrijving
A - Petites dépenses	383 000	A - Kleine Uitgaven
A1 - Consommables	180 000	A1 – Verbruiksgoederen
A2 - Remboursement au personnel	3 000	A2 – Terugbetaling aan personeel
A3 - Petit matériel	200 000	A3 – Klein materiaal
B - Contrats de support	3 131 000	B - Ondersteuningscontracten
B1 - Programmation	913 000	B1 - Programmering
B2 - Maintenance	60 000	B2 - Onderhoud
B3 - Hosting	1 500 000	B3 - Hosting
B4 - Expertise de tiers	383 000	B4 - Expertise derden
B5 - Support	275 000	B5 - Steun
C - Divers	176 000	C - Diversen
C1 - Licences d'utilisation software	49 000	C1 - Gebruikslic.softw.
C2 - Travaux d'aménagement divers	-	C2 - Diverse aanpassingswerken
C3 - Locations des lignes	37 000	C3 - Huur lijnen
C4 - Microfilms	-	C4 - Microfilms
C5 - Overhead (connexions mobiles)	-	C5 – Overhead (mobiele verbindingen)
C6 - Fedcom	10 000	C6 - Fedcom
C7 - Connexions data travailleurs mobiles	80 000	C7 - Dataverbindingen mobiele werknemers
D – Frais liés au Registre National-	524 000	D - Kosten verbonden aan Rijksregister
Index 2013	123 000	Index 2013
Economie conclave 2013	- 43 000	Besparing conclaaf 2013
Total	4 294 000	Totaal

Note explicative

Les crédits sur cette allocation de base se rapportent aux coûts récurrents de fonctionnement relatifs aux missions de base du service d'encadrement TIC, ainsi qu'aux coûts récurrents consécutifs à l'exploitation d'application lorsque ceux-ci ne sont pas prévus au niveau d'une division organique autre que la division 21. "

L'allocation de base 121104 regroupe:

La section A - Petites dépenses

- l'achat de consommables d'impression. - les petites dépenses de fonctionnement. Un montant inchangé est prévu pour l'achat de petit matériel informatique, des réparations en dehors de garantie et des petites interventions d'entretien ou d'assistance (203 kEUR).

La section B – Contrats de support

Verklarende nota

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

De basisallocatie 121104 omvat:

Sectie A - Kleine uitgaven

- de aankoop van verbruiksartikelen voor printers. - de kleine werkingsuitgaven. Een ongewijzigd bedrag is voorzien voor het aankopen van klein informatica materiaal, herstellingen buiten waarborg en kleine interventies voor onderhoud of assistentie(203 kEUR).

Sectie B - Ondersteuningscontracten

- le développement d'applications (développement, bug-fixing, tests d'intégration et d'acceptation, mise en production et suivi de la production, entretien correctif et adaptif). La consultance est assurée par 3,5 FTE de consultants externes pour un montant de 660 kEUR et par du personnel Egov pour un montant de 252 kEUR.

- l'entretien et la maintenance du matériel informatique, de la téléphonie, du système de pointage, des serveurs et des applications développées en interne ou en externe (60 kEUR).

- le hosting dont les coûts étaient en 2011 de 2.000 kEUR, a été stoppé milieu 2012. Les frais concernant l'exploitation du Datacenter installé au City Atrium sont estimés à 1.500 kEUR. Ces coûts comprennent les frais d'entretien et d'exploitation du data center, la consultance technique, les coûts de la sécurité informatique, les coûts d'entretien des licences, ...

- l'expertise de tiers sous forme de consultance et d'assistance technique pour le rapportage, la consultance pour les développements d'interfaces entre bases de données et le projet de travail à domicile (60 kEUR) et du personnel Egov dans le cadre de l'utilisation de Lotus Notes et de l'infrastructure groupware: système de mail, développement d'applications bureautiques et via internet (323 kEUR).

- le support technique hardware et software pour le back-office dans le cadre de la virtualisation des postes de travail et du travail à domicile (275 kEUR).

La section C - Divers

- les coûts d'utilisation et de support pour le logiciel de traduction, pour les licences pour inventaire et les coûts d'utilisation des e-communities (49 kEUR).

- les connexions de nos applications via des lignes louées pour la police fédérale et le registre national (37 kEUR).

- la maintenance des interfaces entre les applications du SPF et FEDCOM (10 kEUR).

- les abonnements des travailleurs mobiles du SPFMT (80 kEUR).

La section D – Registre National

La consultation des données du registre national est requise pour l'identification des personnes physiques et est nécessaire pour les applications de la DIV, de P&O (ex. : personnel) et de la DGTM (ex. : navigation), DGTG (ex. : permis de conduire), DGTA (ex. : pilotes). En 2013 un crédit de 524 kEUR a été accordé suite aux informations transmises par le Registre National. (Les estimations précédentes ayant été calculées de manière théorique sur base de $\pm 0,18$ EUR par transaction pour un nombre de transactions annuel de 5.000.000).

Le nombre de consultations risque d'encore augmenter en raison de la mise en service généralisée des applications pour lesquels les consultations sont nécessaires

Les dépenses reprises ci-dessus n'ont toutefois pas été indexées. Un poste spécifique "index" a été ajouté

- de ontwikkeling van toepassingen (ontwikkeling, bug-fixing, integratie- en acceptatietesten, in gebruikstelling, operationele opvolging technische bijstand en het onderhoud van zowel hard- als software). Deze consultancy is, door 3,5 FTE externe consultants voor een bedrag van 660 kEUR en door Egov personeelsleden voor een bedrag van 252 kEUR, verzekerd.

- het onderhoud van het informatica materiaal, van de telefonie, van het tijdregistratie systeem, van de servers en van de toepassingen zowel intern als extern ontwikkeld (60 kEUR).

- de hosting, waarvan de kosten 2.000 kEUR in 2011 bedroegen werd midden 2012 gestopt. Een bedrag van 1.500 kEUR wordt voorzien voor de exploitatie van het City Atrium datacenter. Het bedrag omvat de kosten voor het onderhoud en exploitatie van het data center, de technische consultancy, de kosten voor ICT security, de licentiekosten,

- de expertise van derden onder de vorm van consultancy en technische bijstand voor de rapportering, voor de interfaces tussen databases en voor het project Thuiswerk (60 kEUR) en voor Egov personeel in het kader van het gebruik van Lotus Notes en van de groupware infrastructuur: mailsysteem, ontwikkeling van bureautica toepassingen en toepassingen via internet (323 kEUR).

- bijstand en assistentie voor de cel back-office in het kader van de virtualisatie van de werkposten en van het thuiswerk (275 kEUR).

Sectie C - Divers

- het onderhoud van een vertaalprogramma, de licentie voor de OCS inventaris en het gebruik van e-communities (49 kEUR).

- de gehuurde lijnen om de Federale Politie en het Rijksregister toegang tot onze toepassingen te geven (37 kEUR).

- het onderhoud van de interfaces tussen de toepassingen van de FOD en FEDCOM (10 kEUR).

- de abonnements voor mobiel internet binnen de FOD (80 kEUR).

Sectie D - Rijksregister

Het raadplegen van de gegevens van het Rijksregister is vereist voor de identificatie van natuurlijke personen en is nodig voor de toepassingen van de DIV, P&O (vb: personeel) en voor de DGMV (vb: vaartuigen), DGVV (vb: rijbewijzen), DGLV (vb: piloten)

In 2013 werden de kredieten op basis van gegevens van het Rijksregister op 524 kEUR geraamd. (De voorafgaande ramingen werden theoretisch op basis van $\pm 0,18$ EUR per transactie en 5.000.000 transacties per jaar berekend).

Het aantal raadplegingen zal waarschijnlijk nog groeien naar aanleiding van een algemene in dienststelling van de toepassingen.

De uitgaven hierboven worden niet geïndexeerd. Een post "index" wordt toegevoegd om deze indexering op

pour compenser cette indexation (123 kEUR en engagement et 135 kEUR en liquidation).

Malgré l'évolution croissante des besoins, résultant de l'augmentation du nombre et du volume des applications à supporter, de l'augmentation du nombre d'utilisateurs ou de transactions, de l'augmentation des capacités serveurs et réseau, de la sécurisation plus poussée des applications, etc..., les coûts de fonctionnement restent stables.

L'augmentation des crédits 2013 vis-à-vis 2012 est uniquement dû à la restructuration du budget du SPF. Les crédits (524 kEUR) qui précédemment étaient inscrits à l'AB 33 21 05 121104 – Registre National sont à partir de 2013 inscrits à l'AB 33 21 02 121104 – Frais de fonctionnement TIC (cfr. Point 4.4).

A.B.33 21 02 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 270	1 950	693	600	824	2 350
b	429	1 158	1 144	1.076	1.076	1.132

Note explicative

te vangen (123 KEUR in vastlegging en 135 KEUR in vereffening)

Ondanks de stijgende evolutie van de IT noden, ten gevolge van: het stijgend aantal en omvang van de te ondersteunen toepassingen, het stijgend aantal gebruikers of transacties, de verhoging van de prestaties van de servers en van het netwerk, een betere beveiliging van de toepassingen, enz. is er geen stijging van de functionele en operationele kosten voorzien.

De stijging van de kredieten 2013 t.o.v. 2012 is enkel het gevolg van de herstructurering van het budget van de FOD. Hierdoor worden de kredieten (524 kEUR) die voorheen werden ingeschreven op BA 33 21 05 121104 Rijksregister vanaf 2013 ingeschreven op BA 33 21 02 121104 – werkingskosten informatica (cfr punt 4.4).

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

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 270	1 950	693	600	824	2 350
b	429	1 158	1 144	1.076	1.076	1.132

Verklarende nota

		2012	2013	2014	2015	2016
WAN/MAN	c	800 000	-	-	-	800 000
	b	237 000	277 000	198 000	198 000	254 000
lic. Allfusion Gen	c	-	-	-	824 000	-
	b	206 000	206 000	206 000	206 000	206 000
Lic. Lotus Notes	c	450.000	-	-	-	450 000
	b	113 000	113 000	113 000	113 000	113 000
ORACLE	c	400.000	-	-	-	400.000
	b	100 000	100 000	100 000	100 000	100 000
Onderhoud IP Tel en Netwerk Entretien IP Tel et Réseau	c	-	-	600 000	-	-
	b	149 .000	150 000	150 000	150 000	150 000
Contrat software assurance lic. Microsoft	c	-	700 000	-	-	700 000
	b	278 000	234 000	234 000	234 000	234 000
Antivirus	c	300 000	-	-	-	-
	b	75 000	75 000	75 000	75 000	75 000
Economie conclave 2013	c		- 7 000			
Besparing conclaaf 2013	b		-11 000			
	c	1 950 000	693 000	600 000	824 000	2 350 000
	b	1 158 000	1 144 000	1 076 000	1 076 000	1 132 000

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

Réseau

Liaison des sites divers sites du SPF. Le marché doit être attribué en 2012 pour un montant évalué de 800 kEUR. Les liquidations sont planifiées sur 4 ans.

Licences AllFusion Gen

Licences de l'environnement de développement attribué en 2011 pour un montant de 824 kEUR. Les liquidations sont planifiées sur 4 ans.

Licences et support pour Lotus Notes et Domino
Licences de l'environnement "groupware" utilisé au SPF. Le marché doit être attribué en 2012 pour un montant évalué de 450 kEUR. Les liquidations sont planifiées sur 4 ans.

Licences et support Oracle

Licences de l'environnement gestion de bases de données utilisées au SPF. Le marché doit être attribué en 2012 pour un montant évalué de 400 kEUR. Les liquidations sont planifiées sur 4 ans.

Maintenance et entretien IP Tel et réseau

Entretien du réseau interne du bâtiment City Atrium qui a été attribué en 2011 pour un montant de 448 kEUR. Les liquidations sont planifiées sur 3 ans.

Software assurance des licences Microsoft

Un marché via un contrat CMSFOR de 616 kEUR a été attribué en 2010 pour un contrat de 3 ans couvrant les coûts de Software assurance des licences Microsoft utilisées au SPF. En 2013 un montant de 700 kEUR de crédits d'engagement est nécessaire pour prolonger ce marché pour nouvelle période de 3 ans. Les crédits de liquidation pour honorer cet engagement sont de 234 kEUR par an.

Antivirus

Un marché est conclu en 2012 pour un montant de 300 kEUR. Un montant annuel de 75 kEUR en liquidation est nécessaire.

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

Netwerk

Verbinding tussen de verschillende sites van de FOD. Opdracht gegund in 2012 voor een geraamd bedrag van 800 kEUR. De vereffeningen zijn over 4 jaren gepland.

Licentie Allfusion GEN

Licentie van de ontwikkelingsomgeving verlengd in 2011 voor een bedrag van 824 kEUR. De vereffeningen zijn over een periode van 4 jaren voorzien.

Licenties en ondersteuning voor Lotus Notes en Domino

Licenties van de "groupware" omgeving gebruik binnen de FOD verlengd in 2012 voor een geraamd bedrag van 450 kEUR. De vereffeningen zijn over 4 jaren gepland.

Licenties en ondersteuning Oracle

Licenties van de database omgeving gebruik binnen de FOD verlengd in 2012 voor een geraamd bedrag van 400 kEUR. De vereffeningen zijn over 4 jaren gepland.

Onderhoud IP Telefonie en netwerk

Onderhoud van het interne netwerk van het City Atrium gegund in 2011 voor een bedrag van 448 kEUR. De vereffeningen zijn over 3 jaren gepland.

Software assurance van de licenties Microsoft

Een opdracht via een CMSFOR overeenkomst om de software assurance van de licenties Microsoft te verlengen, werd in 2010 voor een bedrag van 616 kEUR gegund. De opdracht moet in 2013 verlengt voor een nieuwe periode van 3 jaar worden. Vastleggingskredieten van 700 kEUR zijn nodig. Vereffeningen van 234 kEUR per jaar zijn nodig dit contract te vergoeden

Antivirus

In 2012 werd een opdracht gesloten voor 300 kEUR. In vereffening is een jaarlijks krediet van 75 kEUR vereist

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

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
b	1 382	1 770	1 652	1 727	1 727	1 727
c	625	1 785	1 889	1 973	1 973	1 973

Note explicative

Aperçu de l'affectation des frais récurrents

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

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 382	1 770	1 652	1 727	1 727	1 727
b	625	1 785	1 889	1 973	1 973	1 973

Verklarende nota

Overzicht van de aanwending inzake recurrente kosten

Dépenses d'investissement liées à l'informatique / Investeringsuitgaven inzake de informatica		2012	2013	2014	2015	2016
A. Hardware						
A1 - Notebooks	c	160 000	160 000	160 000	160 000	160 000
	b	160 000	160 000	160 000	160 000	160 000
A2 - PC	c	150 000	140 000	140 000	140 000	140 000
	b	150 000	140 000	140 000	140 000	140 000
A4 - Printers	c	48 000	48 000	48 000	48 000	48 000
	b	48 000	48 000	48 000	48 000	48 000
A5 - Divers	c	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
	b	15 000	15 000	15 000	15 000	15 000
A6 - Servers	c	113 000	80 000	80 000	80 000	80 000
	b	113 000	80 000	80 000	80 000	80 000
A7 – réseau / netwerk	c	11 000	21 000	21 000	21 000	21 000
	b	11 000	21 000	21 000	21 000	21 000
B. Software						
B1 – Licences / Licenties	c	348 000	278 000	278 000	278 000	278 000
	b	363 000	372 000	372 000	372 000	372 000
C. Autres / Andere						
C1 - Datacenter	c	500 000	530 000	530 000	530 000	530 000
	b	500 000	530 000	530 000	530 000	530 000
C2 – Travail à domicile / thuiswerk	c	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000
	b	80 000	80 000	80 000	80 000	80 000
C5 – Remplacement + renouvellement Infrastr. Vervanging + vernieuwing Infrastructuur	c	225 000	225 000	225 000	225 000	225 000
	b	225 000	377 000	377 000	377 000	377 000
C6 – Petites dépenses investissements Kleine uitgaven investeringen	c	120 000	150 000	150 000	150 000	150 000
	b	120 000	150 000	150 000	150 000	150 000
Economie conclave 2013	c		- 75 000			
Beparing conclaaf 2013	b		- 84 000			
Total / Totaal						
	c	1 770 000	1 652 000	1 727 000	1 727 000	1 727 000
	b	1 785 000	1 889 000	1 973 000	1 973 000	1 973 000

Les crédits sur cette allocation de base se rapportent aux coûts récurrents d'investissement relatifs aux missions de base du service d'encadrement TIC, ainsi qu'aux coûts récurrents consécutifs à l'exploitation d'applications lorsque ceux-ci ne sont pas prévus au niveau d'une division organique autre que la division 21.

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

A - Remplacement et extension du matériel.

Ordinateurs « laptops » (portables) fréquence de +/- 4 ans (160 kEUR).

Ordinateurs « desktops » fréquence de +/- 4 ans (90 kEUR). Adaptation du matériel (50 kEUR).

Imprimantes: remplacement (48 kEUR).

Remplacement de périphériques divers (par ex. écrans) (15 kEUR).

Remplacement des serveurs (50 kEUR). Extension du système de stockage (30 kEUR).

Modernisation et l'extension réseau téléphonique IP (21 kEUR).

B - Achat et le renouvellement des licences logicielles.

Il est nécessaire pour moderniser l'outil de travail informatisé du personnel du SPF (240kEUR) et permettre le rapportage à partir des bases de données (38 kEUR).

C - Dépenses diverses

Promotion et mise en place de la technique du travail à domicile (80 kEUR).

Modernisation et sécurisation du Data Center (530 kEUR) et croissance de l'infrastructure (225 kEUR).

Ceci concerne: adaptation du câblage, adaptation des environnements de stockage et des serveurs VmWare, upgrade des serveurs VMWare existants, migration des anciens serveurs et l'achat de nouvelles licences, extension de la plateforme VDI VmWare pour un plus grand nombre de clients, extension de la capacité de stockage et installation d'un réseau sans fil dans les salles de réunion.

Petites dépenses d'investissements: petit software, imprimantes portables, disques durs externes, etc. (150 kEUR).

4.3 Programme d'activités 04 – TIC Systèmes d'examen

A.B.33 21 04 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Frais liés à la mise en application en Belgique de la directive CEE 2003/59 relative au permis de conduire des chauffeurs de véhicules lourds.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	970	1 197	-	-	-	-
b	1 107	1.038	-	-	-	-

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers L'AB 33 21 04 121134 – Systèmes d'examen online.

A - Vervanging en upgrade van materiaal

Draagbare computers frequentie van vervanging +/- 4 jaar (160 kEUR).

Desktops computers frequentie van vervanging +/- 4 jaar (90 kEUR). Aanpassing van het materiaal (50 kEUR).

Printers: vervanging (48 kEUR).

Vervanging van diverse toebehoren (meestal schermen) (15 kEUR).

Vervanging van servers (50 kEUR). Uitbreiding van het opslagsysteem (30 kEUR).

Modernisering en de uitbreiding van de IP-telefonie (21 kEUR).

B - Aankoop en het vernieuwen van de gebruikerslicenties

Het is noodzakelijk om de informatica werkomgeving van het personeel van de FOD te moderniseren (240 kEUR) en voor de rapportering vanuit de databases (38 kEUR).

C - Diverse uitgaven:

Investerings om het thuiswerken te bevorderen en het technisch mogelijk te maken (80 kEUR).

Modernisering en het beveiliging van het Data Center (530 kEUR) en uitbreiding van de infrastructuur (225 kEUR). Dit betreft aanpassing van de bekabeling, aanpassing van de verbindingen van de opslagsystemen en van de VmWares servers, upgrade van de bestaande VMWare servers, migratie van oude servers en het aankoop van nieuw materiaal en nieuwe licenties, uitbreiding van het VDI VMWare platform voor meer gebruikers, uitbreiding van de opslagcapaciteit en installatie van een draadloos netwerk in de vergaderzalen.

Kleine investeringen: kleine software, draagbare printers, externe harde schijven, enz. (150 kEUR).

4.3 Pogramma-activiteit 04 – ICT Examensystemen

B.A. 33 21 04 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan het toepassen van de richtlijn 2003/59/EG betreffende het rijbewijs van bestuurders van zware voertuigen.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	970	1 197	-	-	-	-
b	1 107	1.038	-	-	-	-

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar BA 33 21 04 121134 – online examensystemen

A.B.33 21 04 12.11.34 (Bud DO PA AB) — Systèmes d'examen online

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-	1 000	1 010	1 010	1 010
b	-	-	1 026	1 036	1 036	1 036

Note explicative

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

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

De plus, il y avait également au Service Navigation intérieure un besoin réel d'harmonisation concernant l'organisation des examens et la délivrance de certificats de qualifications professionnelles de toute sorte. Un programme IT sur mesure semblait la meilleure solution.

Pour l'avenir le système serait élargi à d'autres modes de transport.

4.4 Programme d'activités 05: TIC Registre National**A.B.33 21 05 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Frais liés au Registre National**

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 200	524	-	-	-	-
b	1 135	519	-	-	-	-

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers L'AB 33 21 02 121104 – Frais de fonctionnement TIC.

B.A. 33 21 04 12.11.34 (Beg OA AP BA) — Online examensystemen

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-	1 000	1 010	1 010	1 010
b	-	-	1 026	1 036	1 036	1 036

Verklarende nota

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

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

Bovendien bestond er ook bij de dienst binnenvaart een duidelijke nood aan harmonisering inzake de organisatie van examens en de aflevering van allerlei vakbekwaamheidsbewijzen. Ook hier leek een IT programma op maat de beste oplossing.

Naar de toekomst toe zou bedoeld systeem ook verder worden uitgebreid naar andere vervoersmodi.

4.4 Programma-activiteit 05 – ICT Rijksregister**B.A. 33 21 05 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan de Rijksregister**

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 200	524	-	-	-	-
b	1 135	519	-	-	-	-

Verklarende nota

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar BA 33 21 01 121104 – Werkingskosten ICT

PROGRAMME 21/1

ÉTUDES ET ACTIONS EN MATIÈRE DE MOBILITÉ
ET DE TRANSPORT**Objectifs poursuivis**

Ce crédits est prévu pour réaliser des études stratégiques en ce qui concerne mobilité et transports.

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

Aperçu des crédits

(en milliers d'euros)

Alloc. de base Basisallocatie/	ks sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
12 11 01	c	295	149	348	351	351	351
	b	304	149	348	351	351	351
31 22 06	c			48	52	52	52
	b			48	52	52	52
33 00 01	c	208	208	380	415	415	415
	b	198	208	474	519	519	519
Totaux	c	503	357	776	818	818	818
Totaal	b	502	357	870	922	922	922

Composition et évolution des crédits

A.B. 33 21 10 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Etudes et actions en matière de Mobilité et de Transport.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	295	149	348	351	351	351
b	304	149	348	351	351	351

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnés ci-après sont repris sur cet allocation de base

- BA 33 21 10 121101 – Etudes et actions en matière de mobilité et transport (254 kEUR)
- BA 33 56 41 121155 – Etudes en rapport avec la sécurité routière (97 kEUR).

Les études du SPF Mobilité et Transports sont regroupées en un seul crédit sur lequel différentes Direction-générales introduisent et planifient les études. La plupart des crédits concerne des actions annuelles (non récurrent)

Economie conclave 2013 : - 3 000 euros

PROGRAMMA 21/1

STUDIES EN ACTIES INZAKE MOBILITEIT EN
VERVOER**Nagestreefde doelstellingen**

Dit krediet wordt voorzien om strategische studies inzake mobiliteit en vervoer uit te voeren.

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

Overzicht van de kredieten

(in duizendtallen euro)

Samenstelling en evolutie van de kredieten

B.A. 33 21 10 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Studies en actie inzake mobiliteit en vervoer

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	295	149	348	351	351	351
b	304	149	348	351	351	351

Verklarende nota

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden aan deze BA de kredieten van de volgende BA's toegevoegd:

- BA 33 21 10 121101 – Acties en studies inzake mobiliteit en vervoer (254 kEUR)
- BA 33 56 41 121155 – Studies i.v.m. verkeersveiligheid (97 kEUR)

De studies van de FOD Mobiliteit en Vervoer zijn gegroepeerd in één krediet, waarop verschillende beheersdiensten studies kunnen plannen en uitvoeren. De kredieten betreffen meestal jaarlijkse acties (niet recurrent)

Besparing conclaaf 2013 : - 3 000 euro.

*A.B.33 21 10 31.22.06 (Bud DO PA AB) — Promotion mobilité durable**(cf. Art. 2.33.3 du Budget général des dépenses)*

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			48	52	52	52
b			48	52	52	52

Note explicative.

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

Economie conclave 2013 : -4000 euros

*A.B.33 21 10 33.00.01 (Bud DO PA AB) — Subsides en matière de mobilité et de transport**(cf. Art. 2.33.3 du Budget général des dépenses)*

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	109	255	380	415	415	415
b	132	357	474	519	519	519

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnés ci-après sont imputés sur cet allocation de base

- BA 33 21 10 330001 – Subsides en matière de mobilité et transport (260 kEUR engag./ 364 kEUR/liq.)
- BA 33 56 02 330002 – Affiliation à des organismes belges et internationaux (12 kEUR)
- BA 33 56 41 330001 – Subsides en rapport avec la sécurité routière (143 kEUR).

Les subsides sont attribués sur base des différentes demandes reçues par le Secrétaire d'État. Le budget est utilisé pour soutenir des organisations, des projets et des initiatives en matière de mobilité et transports et favorisant la mobilité durable et la sécurité routière

Economie conclave 2013 :

- 35 000 euros en engagement
- 45 000 euros en liquidation.

*B.A. 33 21 10 31.22.06 (Beg OA AP BA) — Toelagen inzake duurzamen mobiliteit**(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)*

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			48	52	52	52
b			48	52	52	52

Verklarende nota

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

Besparing conclaaf 2013 : -4 000 euro

*B.A. 33 21 10 33.00.01 (Beg OA AP BA) — Toelagen inzake mobiliteit en vervoer**(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)*

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	109	255	380	415	415	415
b	132	357	474	519	519	519

Verklarende nota

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- BA 33 21 10 330001- Toelagen inzake mobiliteit en Vervoer (260 kEUR vastleg./ 364 kEUR/Vereff.)
- BA 33 56 02 330002 – Toetreding tot Belgische en internationale organisaties (12 kEUR)
- BA 33 56 41 330001 – Toelagen i.v.m. verkeersveiligheid (143 kEUR)

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

Besparing conclaaf 2013 :

- 35 000 euro in vastlegging
- 45 000 euro in vereffening.

PROGRAMME 21/2**DIRECTION POLITIQUE DE MOBILITE DURABLE ET FERROVIAIRE**

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de ce programme sont transférés vers les programmes :

51/7 - Mobilité durable

51/8 - Intermodalité

Aperçu des crédits

(en milliers d'euros)

3.1 Programme d'activité 21/20 – Mobilité

A.B. 33 21 20 12.11.01 (Bud DO PA AB) — *Etudes Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services.*

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	132	140	-	-	-	-
b	98	140	-	--	-	-

Note explicative.

A partir de 2013 ces crédits sont transférés vers l'AB 33 51 70 121101 – Frais de fonctionnement mobilité durable

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

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	145	177	-	-	-	-
b	204	208	-	-	-	-

Note explicative.

A partir de 2013 ces crédits sont transférés vers l'AB 33 51 70 121104 – Frais de fonctionnement TIC mobilité durable

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

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	9	51	-	-	-	-
b	34	51	-	-	-	-

PROGRAMMA 21/2**DIRECTIE DUURZAME MOBILITEIT EN SPOORBELEID**

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt dit programma ingeschreven in de programma's

51/7 – Duurzame Mobiliteit

51/8 - Intermodaliteit

Bespreking van de kredieten

(en milliers d'euros)

3.1 Programma-activiteit 21/20 – Mobiliteit

B.A. 33 21 20 12.11.01 (Beg OA AP BA) — *Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en diensten*

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	132	140	-	-	-	-
b	98	140	-	--	-	-

Verklarende nota.

Vanaf 2013 werden deze kredieten overgebracht naar BA 33 51 70 121101 – Werkingskosten duurzame mobiliteit

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

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	145	177	-	-	-	-
b	204	208	-	-	-	-

Verklarende nota.

Vanaf 2013 werden deze kredieten overgebracht naar BA 33 51 70 121104 – Werkingskosten ICT duurzame mobiliteit

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

(in duizendtallen euro)

ks	2010	2011	2012	2013	2014	2015
c	9	51	-	-	-	-
b	34	51	-	-	-	-

Note explicative.

A partir de 2013 ces crédits sont transférés vers l'AB 33 21 10 312206 – Promotion mobilité durable.

3.2 Programme d'activité 21/21 - Intermodalité

A.B 33 21 21 31.22.01 (Bud DO PA AB) — Promotion du transport combiné de marchandises

(Cfr. art. 2.33.3 Budget général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	22 280	19 566	-	-	-	-
b	16 169	19 543	-	-	-	-

Note explicative.

A partir de 2013 ces crédits sont transférés vers l'AB 33 51 80 312201 – Promotion du transport combiné de marchandises

Verklarende nota.

Vanaf 2013 werden deze kredieten overgebracht naar BA 33 21 10 312206 – Promotie duurzame mobiliteit.

3.2 Programma-activiteit 21/21 – Intermodaliteit.

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

(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	22 280	19 566	-	-	-	-
b	16 169	19 543	-	-	-	-

Verklarende nota.

Vanaf 2013 werden deze kredieten overgebracht naar BA 33 51 80 312201 – Promotie van het gecombineerd goederenvervoer

PROGRAMME 22/1: ORGANISME D'ENQUÊTE RAIL

Remarque préliminaire

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme "33 51 3" est à partir de 2013 remplacé par "33 22 1".

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

Selon directive européenne 2004/49 CE, les accidents ferroviaires graves sont rares. Toutefois, ils peuvent avoir des conséquences désastreuses et susciter des inquiétudes dans le public quant à la sécurité du système ferroviaire. Par conséquent, tous ces accidents devraient faire l'objet d'une enquête du point de vue de la sécurité afin d'éviter de nouveaux accidents, et les résultats de ces enquêtes devraient être rendus publics. Les autres accidents et incidents pourraient être d'importants précurseurs d'accidents graves et devraient également faire l'objet d'enquêtes de sécurité, le cas échéant.

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

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

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

Les activités de l'OE

Les enquêtes

L'activité principale est de mener des enquêtes sur les accidents graves. Les enquêtes sont des procédures visant à prévenir les accidents et incidents, consistant à collecter et analyser des informations, à tirer des conclusions, y compris la détermination des causes

PROGRAMMA 22/1: ONDERZOEKSORGAAN SPOOR

Voorafgaande opmerking :

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013, wordt het programma "33 51 3" vervangen door "33 22 1".

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

Overeenkomstig de Europese Richtlijn 2004/49 EG komen ernstige spoorongevallen zelden voor. Nochtans kunnen ze rampzalige gevolgen hebben en bij de bevolking een gevoel van onzekerheid veroorzaken omtrent de veiligheid van het spoorwegsysteem. Bijgevolg zouden al deze ongevallen het voorwerp moeten uitmaken van een veiligheidsonderzoek teneinde nieuwe ongevallen te vermijden en de resultaten van deze onderzoeken moeten gepubliceerd worden. De overige ongevallen en incidenten kunnen de voorbode zijn van een ernstig ongeval en moeten eveneens het voorwerp uitmaken van een veiligheidsonderzoek.

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

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

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

De activiteiten van het OO

De onderzoeken

De belangrijkste opdracht is het onderzoeken van ernstige exploitatieongevallen. Onderzoeken zijn procedures om ongevallen en incidenten te voorkomen, informatie te verzamelen en te analyseren, conclusies te trekken met inbegrip van de bepaling van de directe en

directes et sous-jacentes et, le cas échéant, à formuler des recommandations en matière de sécurité.

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

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

Conformément à la directive, pour chaque accident grave, l'OE doit pouvoir établir, si nécessaire, un groupe d'enquête ayant les compétences nécessaires pour trouver les causes. Le budget doit permettre à l'organisme d'enquête de recourir à de l'expertise externes en tenant compte de la spécificité de l'accident. En plus des accidents graves, l'OE décide de mener des enquêtes sur des accidents et incidents qui dans des circonstances légèrement différentes auraient pu conduire à des accidents graves.

Communication

Les rapports d'enquête fournissent des informations cruciales en vue de l'amélioration de la sécurité ferroviaire et à ce titre doivent être rendus publics. Tous les rapports sont publiés sur le site web du SPF Mobilité et Transport. Les rapports publiés seront traduits dans les deux langues nationales pour plus d'accessibilité au public.

Rapport annuel

Un rapport annuel doit être élaboré reprenant un aperçu des activités de l'Organisme d'enquête sur une année. Les recommandations en matière de sécurité devraient donner lieu à des mesures prises par les destinataires et ces mesures devraient être communiquées à l'organisme d'enquête. Les mesures prises sont listées dans le rapport annuel.

Base de données

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

onderliggende oorzaken en in voorkomend geval aanbevelingen te doen voor de veiligheid.

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

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

Overeenkomstig de Richtlijn moet het OO, indien nodig, voor elk ernstig ongeval een onderzoeksgroep kunnen samenstellen die over de nodige competenties beschikt om de oorzaken te achterhalen. Het budget moet het OO toelaten om een beroep te doen op externe expertise rekening houdend met de specificiteit van het ongeval. Naast ernstige ongevallen is het OO bevoegd om ongevallen en incidenten te onderzoeken die, onder licht gewijzigde omstandigheden, hadden kunnen leiden tot ernstige ongevallen.

Communicatie

De onderzoeksrapporten bevatten cruciale informatie ter verbetering van de spoorwegveiligheid en moeten daarom openbaar worden gemaakt. Al deze rapporten worden gepubliceerd op de website van de FOD Mobiliteit en Vervoer. De verslagen worden vertaald naar de beide landstalen om de toegankelijkheid naar het publiek toe te verhogen.

Jaarverslag

Er dient een jaarverslag te worden opgesteld met een overzicht van de activiteiten van het OO gedurende het afgelopen jaar. De aanbevelingen inzake veiligheid zouden moeten aanleiding geven tot het nemen van maatregelen door de betrokkenen en deze moeten op hun beurt aan het OO worden meegedeeld. De genomen maatregelen worden opgenomen in het jaarverslag.

Database

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

Concertation européenne

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

Afin de permettre à l'OE de mener à bien ses différentes activités et pour garantir son autonomie financière il a été décidé de créer un fonds organique budgétaire. Celui-ci permet également de démontrer que les montants versés sont affectés aux coûts de cet organisme.

Les recettes du fonds se composent des contributions à charge du gestionnaire d'infrastructure et des entreprises ferroviaires aux coûts de fonctionnement de l'organisme d'enquête sur les accidents ferroviaires (Cf. BVM §6 art 16 11 06). Les incidents et les accidents pour lesquels il doit être enquêté résultent principalement de la circulation des trains, qui fait partie des activités principales des entreprises mentionnées.

10. Personnel**Effectifs**

Niveau	2011	2012	2013
A	5,0	6,0	6,0
B	1,0	1,0	1,0
C	1,0	0,0	0,0
D	0,0	0,0	0,0
Totaux	7,0	7,0	7,0

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Europees overleg

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

Omdat het OO zijn opdrachten tot een goed einde zou kunnen brengen en om zijn financiële autonomie te waarborgen werd besloten een organiek begrotingsfonds op te richten. Dit laat ook toe aan te tonen dat de gestorte bijdragen worden toegewezen aan de kosten van deze instantie

De inkomsten van het fonds bestaan uit de bijdragen ten laste van de infrastructuurbeheerder en de spoorwegondernemingen in de werkingskosten van het onderzoeksgaan voor de spoorwegongevallen (cf. RMB §6 art. 16 11 06). De te onderzoeken incidenten en ongevallen resulteren in hoofdzaak immers uit de circulatie van treinen wat deel uitmaakt van de hoofdactiviteiten van voormelde ondernemingen.

10. Personeel**Effectieven**

Niveau	2011	2012	2013
A	5,0	6,0	6,0
B	1,0	1,0	1,0
C	1,0	0,0	0,0
D	0,0	0,0	0,0
Totalen	7,0	7,0	7,0

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut
Personnel statutaire	(10 11.00.17)	298 295	416 416	416 416	Statutair personeel
Totaux	fc fb	298 295	416 416	416 416	Totalen

11. Frais de fonctionnement**11. Werkingskosten**

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
11	12.11.01	Frais de fonctionnement	fc	68	138	137	138	138	138	12.11.01	Werkingskosten
			fb	43	138	137	138	138	138		
11	12.11.04	Informatique	fc	-	200	198	200	200	200	12.11.04	Informatica
			fb	-	200	198	200	200	200		
11	74.10.01	Matériel roulant	fc	18	26	25	26	26	26	74.10.01	Rollend materieel
			fb	-	26	25	26	26	26		
11	74.22.01	Équipement	fc	-	4	4	4	4	4	74.22.01	Uitrusting
			fb	-	4	4	4	4	4		
11	74.22.04	Informatique	fc	-	-	-	-	-	-	74.22.04	Informatica
			fb	-	-	-	-	-	-		
		Totaux généraux	fc	86	368	368	368	368	368		Algemeen totaal
			fb	43	368	368	368	368	368		

Note explicative.

Le crédit inscrit à l'AB 33 22 11 12.11.01 se décompose comme suit :

- un montant de 15 000 EUR est prévu pour la rémunération d'experts externes amenés à être sollicités en cas d'accident ;
- un montant de 15 000 EUR est inscrit pour de l'assistance technique à la gestion des relations avec les experts externes ;
- couverture des frais de route : 1 000 EUR ;
- frais pour le nettoyage, l'entretien et les réparations du véhicule de service: 1 000 EUR ;
- frais de GSM : 2 000 EUR
- Mise à jour des informations relatives aux évolutions techniques, légales et administratives au niveau belge et européen, souscription à des abonnements spécialisés traitant spécifiquement des accidents survenus et des procédures d'analyse d'enquête: 2 000 EUR ;
- Frais de traduction pour les documents entrants et sortants : 1 000 EUR ;
- Frais de dépannage et assurance transfrontalière du véhicules de service : 1 000 EUR ;
- Achat des équipements de protection individuelle (veste de sécurité, chaussure de sécurité ...),des équipements de mesure et autres... : 2 000 EUR ;
- Formation professionnelle : 73 000 EUR ;
- Frais de carburant du futur véhicule de service : 8 000 EUR ;
- Frais de représentation à l'étranger pour les membres de l'Organisme d'Enquête : 17 000 EUR.

Verklarende nota.

Het krediet ingeschreven op BA 33 22 11 12.11.01 is als volgt samengesteld :

- een bedrag van 15 000 EUR is voorzien voor de vergoeding van externe experten waarop bij een ev. ongeval een beroep kan worden gedaan;
- een bedrag van 15 000 EUR is ingeschreven voor technische bijstand bij het begeleiden van de contacten met de externe experten;
- reiskosten : 1 000 EUR ;
- kosten wassen, onderhoud en herstelling van het dienstvoertuig : 1000 EUR ;
- kosten GSM : 2 000 EUR ;
- Actualisaties van de technische, wettelijke en administratieve informatie en dit zowel op Belgisch als op Europees niveau, inschrijven op gespecialiseerde vakliteratuur omtrent gebeurde ongevallen en opsporingstechnieken van storingen die ongevallen kunnen veroorzaken : 2 000 EUR ;
- Vertaalkosten van inkomende en uitgaande documenten : 1 000 EUR ;
- Kosten voor pechverhelping en grensoverschrijdende verzekering van de dienstvoertuigen : 1 000 EUR ;
- Aankoop van specifieke individuele beschermingsmiddelen (veiligheidsvesten, veiligheidsschoeisel ,...) , meetapparatuur : 2 000 EUR ;
- Beroepsopleiding : 73 000 EUR;
- Brandstofkosten voor het toekomstig dienstvoertuig: 8 000 EUR ;
- Representatiekosten voor buitenlandse missies van de leden van het Onderzoeksorgaan voor spoorongevallen : 17 000 EUR.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 22 11 12.11.01 ont été adaptés pour 2013 à 137 kEUR en engagement et en liquidation (-1 kEUR).

Le crédit inscrit à l'AB 33 22 11 12.11.04 est prévu pour la constitution de bases de données informatiques .
Décision conclave budgétaire 2013 : - 2 kEUR

Le crédit inscrit à l'AB 33 22 11 74.10.01 est destiné à l'achat d'un véhicule de service supplémentaire.
Décision conclave budgétaire 2013 : - 1 kEUR

Le crédit inscrit à l'AB 33 22 11 74.22.01 est nécessaire pour l'achat de petit matériel, appareil photo, GPS, appareils de mesure .

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 22 11 12.11.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 137 (-1 kEUR).

Het krediet ingeschreven op BA 33 22 11 12.11.04 is voorzien voor de opmaak van een databank .
Beslissing conclaaf 2013: - 2 kEUR

Het krediet ingeschreven op BA 33 22 11 74.10.01 is bestemd voor de aankoop van een bijkomend dienstvoertuig .
Beslissing conclaaf 2013: - 1 kEUR

Het krediet ingeschreven op BA 33 22 11 74.22.01 is nodig voor de aankoop van klein materiaal zoals een fototoestel, een GPS, meetapparatuur .

PROGRAMME 22/2: ORGANE D'ENQUÊTE NAVIGATION

Remarque préliminaire

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme "33 53 3" est à partir de 2013 remplacé par "33 22 2".

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

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

Art. 25 de la directive détermine que les Etats membres doivent s'y conformer avant le 17 juin 2011.

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

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

PROGRAMMA 22/2: ONDERZOEKSORGAAN SCHEEPVAART

Voorafgaande opmerking :

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013, wordt het programma "33 53 3" vervangen door "33 22 2"

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

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

Art. 25 van de richtlijn bepaalt dat moet worden voldaan aan de bepalingen van de richtlijn uiterlijk op 17 juni 2011.

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

De wet van 2 juni 2012 betreffende de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen zet voormelde richtlijn 2009/18/EG om in nationale

la création d'un organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation, en abrégé OFEAN.

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

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

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

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.

regelgeving door de oprichting van een federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen, afgekort FOSO.

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

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

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

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

Om een onafhankelijke en structurele financiering van FOSO mogelijk te maken, wordt een begrotingsfonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen opgericht. FOSO moet uit dit fonds zijn oprichtings-, personeels- en werkingskosten van allerhande aard betalen.

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.

A.B. 33 22 20 11.00.03 (Bud DO PA AB) — Rémunérations et allocations quelconques: personne statutaire définitif et stagiaire

(en milliers d'euros)

ks	201	201	201	201	201	201
	1	2	3	4	5	6
c	-	321	324			
b	-	321	324			

B.A. 33 22 20 11.00.03 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: vast en stagedoend personeel

(in duizendtallen euro)

s	201	201	201	201	201	201
c	1	2	3	4	5	6
c	-	321	324			
b	-	321	324			

B.A. 33 22 21 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services, à l'exclusion des dépenses informatiques

(en milliers d'euros)

sc	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6
c	-	298	253	304	304	304
b	-	298	253	304	304	304

Note explicative.

Les frais de fonctionnement liés à la mission sont estimés à 256.000 EUR. Ce montant comprend tous les frais de recherche, frais de déplacement, frais de formation, le logement, les experts, le diesel et l'entretien des voitures.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 22 21 12.11.01 ont été adaptés pour 2013 à 253 kEUR en engagement et en liquidation (-3 kEUR).

A.B. 33 22 21 12.11.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

(en milliers d'euros)

sc	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6
c	-	16	0	0	0	0
b	-	16	0	0	0	0

A.B. 33 22 21 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'achat de matériel roulant

(en milliers d'euros)

sc	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6
c	-	0	61	16	16	16
b	-	0	61	16	16	16

Note explicative.

En 2013 4 nouveaux véhicules de service seront achetés. Le prix unitaire estimé de ces véhicules est 16.000 EUR. Ils sont destinés aux 4 enquêteurs en matière de sécurité.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés

A.B. 33 22 21 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven

(in duizendtallen euro)

k s	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6
c	-	298	253	304	304	304
b	-	298	253	304	304	304

Verklarende nota.

De aan opdrachten gebonden werkingskosten worden op 256.000 EUR geraamd. Dit bedrag omvat alle onderzoekskosten, reiskosten, opleidingskosten, huisvesting, deskundigen, diesel en onderhoudskosten van het wagenpark.

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 22 21 12.11.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 137 (-3 kEUR).

B.A. 33 22 21 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten met betrekking tot de informatica

(in duizendtallen euro)

k s	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6
c	-	16	0	0	0	0
b	-	16	0	0	0	0

B.A. 33 22 21 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel

(in duizendtallen euro)

k s	201 1	201 2	201 3	201 4	201 5	201 6
c	-	0	61	16	16	16
b	-	0	61	16	16	16

Verklarende nota.

In het begrotingsjaar 2013 zullen 4 nieuwe voertuigen aangekocht worden. De geschatte eenheidsprijs van deze voertuigen bedraagt 16.000 EUR. Deze zijn bestemd voor 4 onderzoekers voor veiligheidsonderzoeken.

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor

à l'AB 33 22 21 74.10.01 ont été adaptés pour 2013 à 61 kEUR en engagement et en liquidation (-3 kEUR).

PROGRAMME 22/3 SERVICE MEDIATION AERIENNE

Remarque préliminaire

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme «33 52 7» est à partir de 2013 remplacé par «33 22 3»

Objectifs poursuivis

Le Conseil des Ministres du 1^{er} juin 2001 a, sur proposition du Ministre de la Mobilité et des Transports, approuvé un projet d'arrêté royal portant sur la création du "Service de Médiation pour l'Aéroport de Bruxelles-National" indépendant au sein du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

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

Cette mesure vise à développer, au profit des riverains, des administrations communales et des compagnies aériennes, un dispositif indépendant permettant :

- de contrôler et de suivre les trajectoires des avions et l'évolution des nuisances sonores ainsi générées ;
- d'informer les citoyens en la matière ;
- de traiter leurs plaintes et doléances.

En créant ce service demandé de longue date par les administrations communales, les régions et les nombreuses associations de riverains, la Belgique s'aligne sur les pays les plus avancés en matière d'information et de traitement des plaintes, tels les Pays-Bas ou la France (ACNUSA - Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires).

Missions

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

Ses missions ont été définies comme suit :

- Recueillir et diffuser les informations relatives aux trajectoires suivies et aux nuisances occasionnées par les avions utilisant l'Aéroport de Bruxelles-National en fonction des plaintes reçues ;
- Recueillir et traiter les plaintes et suggestions des

2013 op de BA 33 22 21 74.10.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 61 (-3 kEUR).

PROGRAMMA 22/3 OMBUDSDIENST LUCHTVAART

Voorafgaande opmerking :

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013, wordt het programma "33 52 7" vervangen door "33 22 3"

Nagestreefde doelstellingen

Op voorstel van de Minister van Mobiliteit en Vervoer heeft de Ministerraad van 1 juni 2001 een ontwerp van koninklijk besluit goedgekeurd betreffende de oprichting van de onafhankelijke Ombudsdienst voor de luchthaven Brussel-Nationaal binnen het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

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

Deze maatregel beoogt de ontwikkeling van een dienst voor omwonenden, gemeentebesturen en luchtvaartmaatschappijen die het mogelijk maakt:

- de trajecten van de vliegtuigen en de ontwikkeling van de veroorzaakte geluidshinder te controleren en te volgen;
- de burgers te informeren;
- hun klachten en bezwaren te behandelen.

Met de door de buurtverenigingen reeds lang gevraagde oprichting van deze dienst sluit België zich aan bij de landen die het verst gevorderd zijn inzake informatieverstrekking en de behandeling van klachten waaronder Nederland of Frankrijk (ACNUSA – Autorité de Contrôle des Nuisances Sonores Aéroportuaires).

Opdrachten

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

De opdrachten van deze dienst zijn:

- Het verzamelen en verspreiden van informatie in verband met de gevolgde trajecten en de veroorzaakte hinder door de vliegtuigen die gebruik maken van de Luchthaven van Brussel-Nationaal in functie van de ontvangen klachten;
- Het verzamelen en behandelen van klachten en

riverains de l'aéroport sur l'utilisation de l'aéroport de Bruxelles-National ;

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

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

Le Service de Médiation assurait jusqu'en mai 2003 également le fonctionnement et le secrétariat du Forum de Concertation pour l'Aéroport de Bruxelles-National. Ensuite, le Forum de Concertation ne s'est plus rassemblé.

Suite à la décision du Conseil des Ministres du 19 décembre 2008, le Forum de Concertation a de nouveau été activé le 14 septembre 2009 sous la présidence de la Direction générale Transport Aérien. Le Service de Médiation en a également fait partie et a contribué à son rapport avec les collaborateurs de la DGTA.

Par ailleurs, le Service de Médiation doit rédiger un rapport annuel de ses activités, qui doit être remis au Ministre / Secrétaire d'Etat à la Mobilité.

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

Dans une démarche guidée par un souci de transparence et d'objectivité vis-à-vis du public, le Service de Médiation concentre, au niveau d'un guichet unique accessible à tous, c'est-à-dire les autorités, les citoyens et les opérateurs, les moyens et les compétences nécessaires pour informer au sujet des nuisances des avions, pour recueillir et traiter les plaintes et suggestions et pour faciliter la médiation entre les diverses parties concernées par cette problématique.

Fonctionnement

Le Service de Médiation est fonctionnellement indépendant, notamment, vis-à-vis des services de la DGTA, et plus généralement pour tout ce qui découle des

de suggestions van de buurtbewoners over het gebruik van de luchthaven Brussel-Nationaal;

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

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

Tot mei 2003 verzekerde de Ombudsdienst tevens de werking en het secretariaat van het Overlegforum voor de Luchthaven Brussel-Nationaal. Daarna kwam het Overlegforum niet meer bijeen.

Ingevolge de beslissing van de Ministerraad van 19 december 2008 werd het Overlegforum op 14 september 2009 opnieuw geactiveerd onder voorzitterschap van de Directoraat-generaal Luchtvaart. De Ombudsdienst nam hieraan ook deel en verzorgde samen met medewerkers van het DGLV het verslag.

Tevens dient de Ombudsdienst een jaarverslag op te stellen van de activiteiten, dat aan de Minister / Staatsecretaris voor Mobiliteit en Vervoer gestuurd dient te worden.

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

Vanuit een bezorgdheid voor transparantie en objectiviteit ten opzichte van het publiek, gebruikt de Ombudsdienst door middel van een uniek loket dat voor iedereen, d.i. autoriteiten, burgers en ondernemers bereikbaar is, de middelen en de nodige bekwaamheden om informatie te verschaffen met betrekking tot lawaaihinder, klachten en suggesties te verzamelen en te behandelen en de bemiddeling te vergemakkelijken tussen de diverse partijen die bij deze problematiek betrokken zijn.

Werking

De Ombudsdienst functioneert onafhankelijk, met name ten opzichte van de diensten van het DGLV en in het algemeen voor alles wat voortvloeit uit de toevertrouwde

tâches qui lui sont assignées. Cela n'empêche pas le Service de Médiation de pouvoir collaborer avec les différentes instances dans l'intérêt de la poursuite des différentes tâches.

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

L'équipe du Service de Médiation est composée de 6 personnes, à savoir : actif : 1 Médiateur et 2 collaborateurs (qui sont mis à disposition par contrat de service avec Belgocontrol entrés en fonction le 16 mai 2002), 1 collaborateur SPF.

1 directeur-coordonateur empêché (momentanément détaché auprès d'une cellule Stratégique).

1 directeur adjoint NL(ff) à engager.

Depuis l'entrée en fonction du Service de Médiation, le nombre de dossiers à traiter a sans cesse augmenté au fil des ans. En 2009, pas moins de 6 931 299, en 2010 : 3.666.296 plaintes ont été reçues ; un nombre record pour une petite équipe de 5 collaborateurs actifs.

Certaines mesures politiques comme l'introduction d'un plan de dispersion, le nombre de vols de nuits, la fixation de quotas sonores, l'utilisation de pistes ou de routes aériennes donnent lieu à un afflux de plaintes.

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

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

taken. Dat belet niet dat de Ombudsdienst in het belang van het voortzetten van de verschillende opdrachten met die verschillende instanties kan samenwerken.

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

Het team van de Ombudsdienst bestaat uit 6 personen, namelijk: actief: 1 Ombudsman et 2 medewerkers (die ter beschikking zijn gesteld door een dienstenopdracht met Belgocontrol, in werking getreden op 16 mei 2002), 1 medewerker FOD.

1 directeur-coördinator (momenteel gedetacheerd bij een Beleidscel).

1 adjunct-directeur NL (waarnemend), aan te werven.

Sinds de start van de Ombudsdienst is het aantal te behandelen dossiers alsmaar in stijgende lijn. In 2009 zijn er maar liefst 6 919 014 klachten binnengekomen; een record aantal voor een toch wel kleine ploeg van 5 actieve medewerkers.

Bepaalde politieke maatregelen zoals het invoeren van een spreidingsplan, het aantal nachtvluchten, het bepalen van de geluidsquota, het gebruik van bepaalde banen of vliegroutes geven aanleiding tot een toevloed aan klachten.

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

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

02. Werkingskosten

02. Frais de fonctionnement

PA	B.A.	Aard		2011	2012	2013	2014	2015	2016	A.B.	Nature	
31	12.11.01.1	Honoraires	c		0	0	0	0	0	12.11.01.1	Erelonen	
			b		0	0	0	0	0			
	12.11.01.2	Achats	c		17	17	17	17	17	12.11.01.2	Aankopen	
			b		17	17	17	17	17			
	12.11.01.3	Énergie	c		3	3	3	3	3	12.11.01.3	Energie	
			b		3	3	3	3	3			
	12.11.01.5	Indemnités	c		1	1	1	1	1	12.11.01.5	Vergoedingen	
			b		1	1	1	1	1			
	31	12.11.01	Totaux	c	4	21	21	21	21	21	12.11.01	Totalen
				b	3	21	21	21	21	21		
31	12.11.04	Informatique	c	1	3	3	3	3	3	12.11.04	Informatica	
			b	1	3	3	3	3	3			
31	74.10.01	Matériel roulant	c	0	0	0	0	0	0	74.10.01	Rollend materieel	
			b	0	0	0	0	0	0			
31	74.22.01	Equipement	c	0	3	3	3	3	3	74.22.01	Uitrusting	
			b	0	3	3	3	3	3			
31	74.22.04	Informatique	c	0	8	8	8	8	8	74.22.04	Informatica	
			b	0	8	8	8	8	8			
Totaux généraux			c	5	35	35	35	35	Algemeen totaal			
			b	4	35	35	35	35				

Note explicative

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

**PROGRAMME 22/4
SERVICE MEDIATION VOYAGEURS FERROVIAIRES**

Remarque préliminaire

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme « 33 51 4 » est à partir de 2013 remplacé par «33 22 4»

La nécessité de la création de ce service découle du Règlement CE nr. 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 concernant les droits et obligations des voyageurs dans le transport ferroviaire.

Lorsque le médiateur n'avait précédemment compétence que pour les litiges entre le Group SNCB et ses clients, la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses

Verklarende nota

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

**PROGRAMMA 22/4
OMBUZDIENST TREINREIZIGERS**

Voorafgaande opmerking :

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013, wordt het programma "33 51 4" vervangen door "33 22 4"

De noodzaak tot oprichting van deze dienst volgt uit de verordening (EG) nr. 1371/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer.

Waar de ombudsman voorheen enkel bevoegd was voor geschillen tussen de NMBS-Groep en haar klanten, breidt de Wet van 28 april 2010 houdende diverse

élargit ce pouvoir à des matières concernant les services de transport et d'infrastructure dont bénéficient les voyageurs et les usagers, à l'exception des plaintes qui relèvent de la compétence d'un autre médiateur établi par ou en vertu de la loi.

Cette loi entraine en vigueur le 4 mars 2011 après publication dans le moniteur belge de l'AR du 23 février 2011 fixant les modalités gouvernant le fonctionnement du service médiation pour les voyageurs ferroviaires durant la période transitoire visée à l'article 18 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses

Le service de médiation a pour mission :

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

01. Personnel

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut	
Personnel statutaire	(40 11.00.16) c	-	-	-	Statutair personeel	
	b	-	-	-		
Personnel non-statutaire	(40 12.21.48) c	-	1.087	1.088	Niet-statutair personeel	
	b	-	1.087	1.091		
Totaux	c	-	1.087	1.088	Totalen	
	b	-	1.087	1.091		

Note explicative.

Le service de médiation auprès de la SNCB est actuellement composé d'un médiateur néerlandophone, d'un médiateur francophone et d'une équipe de dix enquêteurs et collaborateurs administratifs.

02. Frais de fonctionnement

bepalingen deze bevoegdheid uit tot 'aangelegenheden betreffende de vervoer- en infrastructuurdiensten die reizigers en gebruikers benutten, met uitzondering van klachten waarvoor een andere door of krachtens de wet aangestelde ombudsman bevoegd is.

Deze wet trad in werking op 4 maart 2011 na publicatie in het Belgisch Staatsblad van het KB van 23 februari 2011 tot vaststelling van de nadere regels voor de werking van de Ombudsdienst voor treinreizigers tijdens de overgangperiode bedoeld in artikel 18 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen.

De ombudsdienst is belast met :

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

01. Personeel

Verklarende nota.

De huidige Ombudsdienst bij de NMBS-groep bestaat uit een Nederlandstalige en een Franstalige ombudsman en een team van 10 onderzoekers en administratieve krachten.

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	AP	B.A.	Aard
41	12.11.22	Totaux	c	-	204	206	208	208	208	41	12.11.22	Totalen
			b	-	204	206	208	208	208			

Note explicative.

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

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 22 41 12.11.22 ont été adaptés pour 2013 à 206 KEUR en engagement et en liquidation (-2 KEUR).

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

Remarque préliminaire

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme «33 54 1» est à partir de 2013 remplacé par «33 22 5»

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

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

Le Service de Régulation se situe sous l'autorité directe du Ministre (Secrétaire d'État) de la Mobilité. Ce dernier n'exerce toutefois envers le Service de Régulation aucune autorité hiérarchique, ce qui l'autorise à rendre des décisions de manière indépendante.

Verklarende nota.

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

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 22 41 12.11.22 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 206 (-2 KEUR).

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

Voorafgaande opmerking :

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013, wordt het programma "33 54 1" vervangen door "33 22 5"

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

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

De Dienst Regulering staat onder het directe administratieve gezag van de minister (staatssecretaris) voor Mobiliteit. Deze laatste heeft echter geen hiërarchische autoriteit over de Dienst Regulering die dus in alle onafhankelijkheid zijn beslissingen neemt.

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

Le Service de Régulation a été créé par arrêté royal du 25 octobre 2004 créant le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, fixant sa composition ainsi que les statuts administratif et pécuniaire applicables à ses membres.

Le Service de Régulation examine:

- le contenu du document de référence du réseau (publié par Infrabel) ;
- la correcte et non discriminatoire attribution des capacités d'infrastructure ;
- les redevances pour l'utilisation des capacités d'infrastructure.

Le Service de Régulation est également compétent pour le règlement des litiges dans ces domaines.

De plus, les tâches comprennent:

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

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

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

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

La directive 2009/12 prévoit maintenant aussi sur le plan européen l'obligation d'instaurer une autorité de surveillance indépendante. Le régulateur belge répond

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

De Dienst Regulering werd opgericht krachtens het koninklijk besluit van 25 oktober 2004 tot oprichting van de Dienst Regulering van het Spoorwegvervoer en tot vaststelling van zijn samenstelling en het statuut dat van toepassing is op zijn leden

De Dienst Regulering ziet toe op:

- de inhoud van de Netverklaring (te publiceren door Infrabel);
- de correcte en niet-discriminerende toewijzing van spoorcapaciteit (rijpaden);
- de vergoedingen voor gebruik van de spoorcapaciteit.

De Dienst Regulering is ook bevoegd voor het beslechten van geschillen op deze terreinen.

Daarnaast bevat het takenpakket ook:

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

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

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

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

Richtlijn 2009/12 voorziet nu ook op Europees vlak de verplichting om een onafhankelijk toezichthoudende autoriteit te voorzien. De Belgische regulator voldoet

déjà en grande partie aux critères qui ont été établis de sorte que le cadre légal sur ce point ne nécessite seulement que de légères adaptations.

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

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

Suite aux observations formulées par la Commission Européenne concernant le défaut d'indépendance et d'accessibilité du régulateur, il a été décidé par le Secrétaire d'Etat compétent que le Service de régulation disposera à partir du 1^{er} janvier 2009 de son propre budget afin qu'il puisse accueillir son logement et ses propres moyens ICT.

Compte tenu de ce qui précède, il a été décidé de créer, à partir du 1^{er} janvier 2009, un nouveau fonds budgétaire organique, intitulé "Fonds relatif au fonctionnement du Service de Régulation du Transport Ferroviaire et de l'Exploitation de l'Aéroport de Bruxelles-National". Auparavant, ces crédits étaient inscrits sous la DO 21 "Organes de Gestion".

grotendeels al aan de criteria die hiervoor werden opgesteld zodat het wettelijk kader op dat punt slechts geringe aanpassingen behoeft.

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

- de regulator bereidt de beslissing over de toekenning of weigering van de exploitatielicense van de luchthaven Brussel- Nationaal voor ten behoeve van de bevoegde minister. Hij volgt eveneens het goed gebruik van deze exploitatielicense op. Tevens adviseert hij de minister betreffende de eventuele herziening en intrekking van de exploitatielicense;
- de regulator bepaalt de nadere regels voor de bekendmaking van de gebruiksvoorwaarden van de luchthaveninstallaties en specificeert de informatie die deze gebruiksvoorwaarden moeten bevatten;
- de regulator keurt de kwaliteitscharters voor de gebruikers en de passagiers van de luchthaven goed. Bij gebrek aan goedkeuring kan hij ook, mits goedkeuring van de minister, de nodige normen opleggen om de kwaliteit van de diensten voor gebruikers en passagiers te waarborgen;
- de regulator keurt de overeenkomsten goed die de luchthavenexploitant afsluit met de verleners van grondafhandelingsdiensten, met betrekking tot het niveau van de dienstverlening verbonden aan de exploitatie van de luchthaveninstallaties;
- de regulator keurt de formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem goed enkel in het geval een bepaald aantal luchtvaartmaatschappijen het voorstel van de luchthavenuitbater verwerpen. De regulator kan in voorkomend geval aanpassingen of wijzigingen eisen. De formule voor tariefcontrole en het tariefsysteem, en elke wijziging hiervan, zijn tevens onderworpen aan een beslissing van de minister.

Naar aanleiding van opmerkingen van de Europese Commissie over een gebrek aan onafhankelijkheid en toegankelijkheid van de regulator werd door de bevoegde staatssecretaris beslist dat de Dienst Regulering vanaf 1 januari 2009 beschikt over een eigen budget, wat o.a. toelaat om eigen huisvesting en ICT te voorzien.

Gelet op wat voorafgaat, werd besloten om met ingang van 1 januari 2009 een nieuw organiek begrotingsfonds te creëren met als benaming "Fonds betreffende de werking van de Dienst Regulering van het spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal". Voorheen werden deze kredieten ingeschreven onder de "OA 21 – Beheersorganen".

Compte tenu du fait que le contrat de location du Service Public Fédéral Mobilité et Transports des locaux dans le bâtiment CCN se termine en 2014, et compte tenu du fait que la Commission européenne, pour des raisons d'indépendance et d'accessibilité propre des locaux pour le régulateur, un choix stratégique de déménager en 2014 le Service de Régulation vers ses propres locaux a été fait. A partir de 2014, le Service de régulation aurait également son propre service TIC.

Aussi bien pour le ferroviaire ("performance regime" et corridors) que pour l'aéroport (manutention au sol), de nouvelles compétences s'ajouteront dans le futur. Dans un premier temps, il ne s'agira pas de nouveaux recrutements. Cela pourra encore changer ultérieurement si les évaluations démontraient une trop grande charge de travail supplémentaire suite aux nouvelles compétences.

Les coûts de fonctionnement du Service de Régulation sont financés par un montant annuellement perçu auprès d'Infrabel (783 000 EUR indexés, pour 2013 913 000 EUR) et auprès de la Brussels Airport Company (175 EUR indexés, pour 2013 204 000 EUR). Les deux entreprises répercutent ces montants auprès des utilisateurs de chaque infrastructure au pro rata respectivement des sillons utilisés ou des mouvements effectués.

Ces recettes ont été inscrites au BVM 2013 pour des montants respectivement de 866 000 EUR et de 397 000 EUR en tant que recettes affectées sous les articles 33 01 26 16.11.19 et 33 01 26 16.11.20

Gelet op het feit dat het huurcontract van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer van de lokalen in het CCN-gebouw eindigt in 2014, en gelet op het feit dat de Europese Commissie omwille van redenen van onafhankelijkheid en toegankelijkheid eigen huisvesting vereist voor de regulator, is het voor de Dienst Regulering een strategische keuze om in 2014 te verhuizen naar eigen lokalen. Vanaf 2014 zou de Dienst Regulering tevens in eigen ICT hebben voorzien.

Zowel voor spoor ('performance regime' en corridors) als voor luchthaven (grondafhandeling) komen er nieuwe bevoegdheden bij in de toekomst. In eerste instantie zullen hiervoor geen nieuwe aanwervingen gebeuren. Dit kan mogelijks nadien nog wijzigingen indien evaluaties zouden aantonen dat er een te grote bijkomende werklast met de nieuwe bevoegdheden.

De werkingskosten van de Dienst Regulering worden gedekt door jaarlijkse bijdragen van Infrabel (783.000 EUR, geïndexeerd voor 2013 913 000 EUR) en van The Brussels Airport Company (175 000 EUR, geïndexeerd voor 2013 204 000 EUR). Beide vennootschappen verhalen deze bijdragen op de gebruikers van hun infrastructuur pro rata van het aantal rijpaden, c.q. vluchten.

Deze ontvangsten worden in de RMB 2013 respectievelijk voor 913 000 EUR en 204 000 EUR ingeschreven als geaffecteerde ontvangsten onder de artikelen 33 01 26 16.11.19 en 33 01 26 16.11.20.

50. PERSONNEL

Niveau	2011	2012	2013
A	6	6	6
B	1	1	1
C	3	2	2
D	0	0	0
Total ETP	10	9	9

50. PERSONEEL

Niveau	2011	2012	2013
A	6	6	6
B	1	1	1
C	3	2	2
D	0	0	0
Totaal VTE	10	9	9

(PA AB)

2011 2012 2013

(AP BA)

50 11 00 17 fc fb	Personnel Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National	677 668	594 594	690 690	Personeel Dienst Regulering van het spoorwegvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal
-------------------------	--	------------	------------	--------------------------	--

51. FRAIS DE FONCTIONNEMENT

51. WERKINGSKOSTEN

AB	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	BA.	Aard
12.11.01.1	Honoraires	c	0	0	0	0	0	0	12.11.01.1	Erelonen
		b	0	0	0	0	0	0		
12.11.01.2	Achats	c	66	59	59	59	59	59	12.11.01.2	Aankopen
		b	62	59	59	59	59	59		
12.11.01.3	Energie	c	0	0	0	0	0	0	12.11.01.3	Energie
		b	0	0	0	0	0	0		
12.11.01.5	Indemnités	c	0	25	25	25	25	25	12.11.01.5	Vergoedingen
		b	0	25	25	25	25	25		
	Décision conclave				-1 -1					Beslissing conclaaf
12.11.01	Totaux	c	66	84	83	84	84	84	12.11.01	Totalen
		b	62	84	83	84	84	84		

Note explicative

missions : 25 000 EUR
petites dépenses diverses : 9 000 EUR
organisation séminaires : 5 000 EUR
consultance régulation : 45 000 EUR
Décision conclave: - 1 000 EUR
TOTAL 84 000 EUR

Vermits de toegewezen ontvangsten slechts in de loop van 2013 zullen ontvangen worden, zal wel een wettelijke bepaling i.v.m. een eventuele debetpositie van het fonds dienen opgenomen te worden (522 000 EUR).

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 22 51 12.11.01 ont été adaptés pour 2013 à 83 kEUR en engagement et en liquidation (-1 kEUR).

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

Remarque préliminaire

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme «33 51 2» est à partir de 2013 remplacé par «33 22 6»

Verklarende nota

missies: 25 000 EUR
diverse kleine uitgaven: 9 000 EUR
organisatie seminarie: 5 000 EUR
consultancy regulering: 45 000 EUR
Beslissing conclaaf : - 1 000 EUR
TOTAAL 84 000 EUR

Étant donné que les recettes affectées ne seront seulement perçues que dans le courant de 2013, une disposition légale relative à une position débitrice éventuelle du fonds doit bien être reprise (522 000 EUR).

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 22 51 12.11.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 83 (-1 kEUR).

PROGRAMMA 22/6
DIENST VEILIGHEID EN INTEROPERABILITEIT VAN
HET SPOORVERVOER

Voorafgaande opmerking :

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013, wordt het programma "33 51 2" vervangen door "33 22 6"

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

Ce service est entre autre responsable de l'ensemble de la problématique sécurité de l'exploitation ferroviaire : d'une part l'établissement des règlements de sécurités nationaux et le contrôle de leur application (en ce compris la certification du matériel roulant et du personnel de sécurité des entreprises ferroviaires), et d'autre part le suivi de l'élaboration des spécifications techniques d'interopérabilité et l'autorisation des mises en service des sous-systèmes du réseau ferroviaire transeuropéen.

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

Contexte légal

En 1998 le Conseil a proposé *le premier paquet ferroviaire*, adopté le 26 février 2001 et publié le 15 mars de la même année. Les états membres devaient le transposer en droit national avant 15 mars 2003.

Ce paquet était composé de 3 directives par lesquelles chaque entreprise ferroviaire a obtenu une licence afin de pouvoir offrir des services ferroviaires internationaux, sur base de critères communautaires et non discriminatoires dans l'Union européenne. Ceci en premier lieu pour le transport des marchandises.

Le deuxième paquet ferroviaire, proposé en janvier 2002 et adopté en avril 2004, a prévu un nombre de mesures concrètes : une ouverture plus large du marché pour le transport de marchandises, une directive en matière de sécurité ferroviaire, un règlement instituant l'agence ferroviaire européenne et d'autres mesures pour veiller à ce que l'interopérabilité entre les réseaux nationaux se réalise rapidement. Les états membres devaient les transposer en législation nationale avant le 30 avril 2006. La directive CE 2004/49 oblige les états membres à établir une autorité nationale de sécurité. Dans son organisation, sa structure juridique et ses décisions, elle doit être indépendante des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure. L'autorité nationale de sécurité doit développer le cadre réglementaire en matière de sécurité et superviser le gestionnaire de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires.

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

Deze dienst is ondermeer verantwoordelijk voor de hele problematiek van de veiligheid van de spoorwegexploitatie/ enerzijds, het opstellen van de nationale veiligheidsregels en het toezicht op de toepassing ervan (met inbegrip van de certificatie van het rollend materieel en van het veiligheidspersoneel van de spoorondernemingen), en anderzijds de opvolging van de uitwerking van de technische specificaties voor de interoperabiliteit en de toelatingen tot ingebruikneming van de subsystemen voor het trans-Europese spoornetwerk.

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

Wettelijke context

In 1998 heeft de Raad het *eerste spoorwegpakket* voorgesteld, goedgekeurd op 26 februari 2001 en op 15 maart van hetzelfde jaar gepubliceerd. De lidstaten moesten het omzetten in nationaal recht voor 15 maart 2003.

Dit pak was samengesteld uit 3 richtlijnen waardoor elke spoorwegonderneming op basis van communautaire en niet discriminerende criteria in de Europese Unie een vergunning heeft verkregen teneinde internationale spoorwegdiensten te kunnen aanbieden. Dit in eerste instantie voor het vervoer van de goederen.

Het *tweede spoorwegpakket*, voorgesteld in januari 2002 en goedgekeurd in april 2004, heeft een aantal concrete maatregelen voorzien: een bredere liberalisering van de markt voor het goederenvervoer, een richtlijn inzake spoorwegveiligheid, een regeling tot instelling van het Europese spoorwegagentschap en andere maatregelen om erop toe te zien dat de interoperabiliteit tussen de nationale netwerken snel gebeurt. De lidstaten moesten ze omzetten in nationale wetgeving voor 30 april 2006. De richtlijn EG 2004/49 verplicht de lidstaten om een nationale veiligheidsinstantie te vestigen. De organisatie, juridische structuur en beslissingen moet zij onafhankelijk van de spoorwegondernemingen of de beheerder van de infrastructuur kunnen nemen. De nationale veiligheidsinstantie moet het regelgevende kader inzake veiligheid ontwikkelen en over de beheerder van de infrastructuur en de spoorwegondernemingen het toezicht hebben.

Dans le *troisième paquet ferroviaire*, l'intégration du système ferroviaire européen se poursuit. Elles constituent une directive relative à la certification des conducteurs et une autre concernant l'ouverture du marché pour les services de transport de passagers, ainsi que deux règlements.

L'un concerne les droits et les obligations des passagers en transport ferroviaire international et l'autre concerne la qualité des services de transport de marchandises par chemins de fer. La Commission rappelle en outre que l'intégration des systèmes ferroviaires européens requiert une harmonisation technique afin d'assurer l'interopérabilité du matériel et de l'infrastructure.

Tâches

Le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer se compose d'un directeur, d'une service d'appui et de quatre divisions avec tâches spécifiques.

1. Interopérabilité et mise en service d'infrastructures

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

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

In het *derde spoorwegpakket*, wordt de integratie van het Europese spoorwegsysteem voorgezet. Zij omvat een richtlijn betreffende de certificatie van de bestuurders en een ander betreft de liberalisering van de markt voor het vervoer van passagiers, alsmede twee regelgevingen.

Eén betreft de rechten en de welwillendheid van de passagiers in internationaal spoorwegvervoer en de andere betreft de kwaliteit van het vervoer van goederen per spoor. De Commissie herinnert er bovendien aan dat de integratie van de Europese spoorwegsysteem een technische harmonisatie vereist teneinde de interoperabiliteit van het materiaal en de infrastructuur te waarborgen.

Taken

De Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen bestaat uit de directeur, een ondersteunende dienst en vier afdelingen met specifieke taken.

1. Interoperabiliteit en indienststelling infrastructuur

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

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

rédiger une dérogation motivée aux STI et la proposer à la Commission européenne.

- Vérification de la conformité avec les règles nationales de sécurité s'il n'y a pas encore une STI :
 - a. Surveillance du registre national de l'infrastructure, contrôle de la présence des données requises par les STI.
 - b. Surveillance de l'entretien requis dans les STI.
- Contrôles des inspections du GI des lignes touristiques.
- Appréciation de la demande ou renouvellement et le cas échéant la délivrance de l'agrément de sécurité pour le GI.
- Collaboration au développement du cahier spécial de charge d'infrastructure.

2. Interopérabilité et mise en service de matériel

Cette branche du service est composée des spécialistes du matériel et marchandises dangereuses. Les tâches les plus importantes de cette unité sont :

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

een gemotiveerde afwijking met de TSI voorleggen aan de Europese Commissie.

- Verificatie van de conformiteit met de nationale veiligheidsregels indien er nog geen TSI bestaat:
 - a. Toezicht op het bijhouden van het nationaal infrastructuur register, controle op de aanwezigheid van de gegevens zoals opgelegd door de TSI;
 - b. Opvolging van het onderhoud voorgeschreven in de TSI.
- Controles op de inspecties door de IB van de toeristische lijnen.
- Beoordelen dan de aanvraag of de hernieuwing en in voorkomend geval de uitbreiding van de veiligheidsvergunning voor de IB.
- Medewerking aan de ontwikkeling van het bestek van de infrastructuur.

2. Interoperabiliteit en indienststelling materieel

Deze tak van de dienst wordt verzekerd door specialisten materieel en gevaarlijke goederen. Hun taken bestaan voornamelijk uit:

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

matériel roulant tel le light rail ou le matériel historique.	rollend materieel zoals light-rail of historisch materieel.
- Mise en service de nouveau matériel roulant : a. Autoriser la mise en service de nouveau matériel roulant. Ceci signifie l'assistance des organismes notifiés ou désignés lors de la construction du matériel, en concertation avec le GI si des dérogations aux prescriptions techniques existantes sont nécessaires. b. Vérifier les dossiers de mise en service déposés. Contrôle de l'attestation de conformité avec les STI existantes et de l'attestation de conformité avec les règles nationales de sécurité pour les points sans STI. c. Informer la Commission européenne si les STI ne satisfont pas aux exigences essentielles. d. Vérifier la conformité des règles nationales de sécurité s'il n'y a pas encore une STI. e. Examiner la compatibilité des systèmes dans lesquels le matériel est incorporé. f. Surveiller le registre du matériel roulant tenu par le GI. g. Délivrer un numéro d'immatriculation au matériel roulant mis en service pour la première fois. h. Suivre l'entretien comme décrit dans les STI. - RID (Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail) : a. Vérifier et contrôler sur le terrain l'application correcte de la réglementation spécifique appliquée par les entreprises (entre autres les tâches du conseiller de sécurité). b. Préparer la publication des prescriptions RID dans le Moniteur belge. c. Transmettre à l'OTIF les accidents graves. d. Collaborer à l'élaboration des annexes techniques des prescriptions internationales à transposer en droit belge. e. Collaborer avec les organismes agréés concernant les marchandises dangereuses. - Collaboration au développement du cahier spécial des charges du matériel roulant du GI et des EF. - Contrôles du matériel roulant : a. Superviser les inspections du GI ; b. Contrôler l'état technique du matériel roulant. - Personne de contact belge pour le registre du marquage des détenteurs.	- Indienststelling van nieuw rollend materieel a. Toelaten tot ingebruikneming van nieuwe rollend materieel. Dit betekent begeleiding van de aangemelde of aangewezen instantie(s) bij de bouw van het materieel en overleg met de IB indien er afwijking(en) met de bestaande technische voorschriften nodig zijn. b. Verificatie van de ingediende dossiers voor ingebruikneming. Controle van de conformiteitsverklaring met de van toepassing zijnde TSI's, en conformiteitsverklaring met de nationale veiligheidsregels voor de punten waarvoor er nog geen TSI werd ontwikkeld. c. Inlichten van de Europese Commissie indien TSI niet voldoet aan de essentiële eisen. d. Verificatie van de conformiteit met de nationale veiligheidsregels indien er nog geen TSI is. e. Onderzoeken naar de compatibiliteit met het systeem waarin ze worden opgenomen. f. Toezicht op het register van het rollend materieel (RRS) bijgehouden door de IB. g. Toekennen van een inschrijvingsnummer aan het rollend materieel dat een eerste maal in gebruik wordt genomen. h. Opvolging van het onderhoud zoals voorgeschreven in de TSI's. - RID (Regulations concerning the International carriage of Dangerous goods by rail): a. Verificaties en nazicht, onder andere door controle op het terrein, op de toepassing van de specifieke reglementering door de bedrijven (o.a. taken van de veiligheidsadviseur). b. Voorbereiding van de publicatie van de RID voorschriften in het Staatsblad. c. Op de hoogte brengen van het OTIF van zware ongevallen. d. Medewerking bij het uitwerken van de technische bijlagen van internationale voorschriften bij de omzetting naar Belgisch recht. e. Samenwerking met het erkende keuringsorganisme betreffende gevaarlijke goederen. - Medewerking bij de ontwikkeling van het bestek voor het rollend materieel van de IB en de SO's. - Controles van rollend materieel a. Controle op de controles van de IB. b. Controles van de technische staat van rollend materieel. - Contactpersoon voor België betreffende het register voor markering van de houders van rollend materieel.

3. Certification et reconnaissance

Cette branche du service est composée des spécialistes de l'exploitation ferroviaire et des fonctionnaires statutaires. Les tâches les plus importantes de cette unité sont :

- Délivrance des licences nationale et européenne aux conducteurs de train et des certificats nationale au personnel de bord.
- Délivrance dans le cadre de la certification du personnel de bord, de la reconnaissance des centres psychologiques sur le plan professionnelle, centres médicales et des centres de formations pour des facilités de formation générales et spécifiques.
- Tenue des registres concernant les licences, attestations, certificats et reconnaissances délivrés.
- Elaboration et développement des règles nationales de sécurité concernant le personnel de sécurité.
- Étude du rapport annuel d'activité des EF et du GI ainsi que celle des centres reconnues.
- Suivi de l'évolution des indicateurs de sécurité des EF et du GI repris dans leur rapport annuel de sécurité.
- Acceptation des objectifs de sécurité établis par les EF et le GI. Suivi de la mise en application des plans d'action à court et à long terme.
- Avis technique concernant les textes de loi et la réglementation relative à la sécurité d'exploitation, les certificats et les agréments de sécurité, personnel de bord et autre personnel de sécurité, le système de gestion des risques, la formation du personnel de sécurité, l'enquête des accidents, le rapport annuel de sécurité, la réglementation de sécurité et les rapports d'accident, certification du personnel de bord.
- Appréciation de la demande ou renouvellement et le cas échéant la délivrance du certificat de sécurité partie A et B pour l'EF.
- Collaboration au développement des exigences aux personnel de sécurité.

4. Supervisie

Dans un souci d'efficacité, il a été décidé de centraliser les activités de contrôles au sein d'une nouvelle unité, dénommée « Supervision »

Cette unité est chargée de plusieurs missions qui se répartissent comme suit :

- établissement d'un plan de supervision (publié sur notre site web) ;
- réalisation d'audits et d'inspections en relation avec la réglementation de sécurité ou les certificats, agréments et autorisations délivrés par le SSICF ;
- exécution de contrôles destinés à vérifier la conformité d'un processus, d'un sous-système ou d'une prestation aux exigences des référentiels applicables en matière de sécurité ferroviaire ;

3. Certificatie en erkenning

Deze tak van de dienst wordt verzekerd door specialisten in de spoorwegexploitatie en statutaire ambtenaren. Hun taken bestaan voornamelijk uit:

- Aflevering van nationale en Europese vergunningen voor treinbestuurders en de nationale attesten van treinpersoneel.
- Afleveren in het kader van de certificatie van het treinpersoneel, van de erkenning van bedrijfspsychologische centra, geneeskundige centra en opleidingscentra voor algemene en specifieke opleidingsfaciliteiten.
- Bijhouden van registers aangaande de verleende vergunningen, attesten, certificaten en erkenningen.
- Opstellen en ontwikkelen van de nationale veiligheidsregels aangaande het veiligheidspersoneel.
- Studie van de jaarlijkse activiteitenrapporten van de SO en de IB en ook deze van de erkende centra;
- Opvolgen van de evolutie van de veiligheidsindicatoren van de SO en van de IB opgenomen in hun jaarlijks veiligheidsverslag.
- Goedkeuring van de veiligheidsdoelstellingen vooropgesteld door de SO en de IB, en de opvolging van de ingebruikneming van de actieplannen op korte en lange termijn.
- Technisch advies betreffende wetteksten en reglementering i.v.m. exploitatieveiligheid, veiligheidscertificaten en -vergunningen, trein en ander veiligheidspersoneel, risicobeheerssystemen, scholing veiligheidspersoneel, onderzoek van ongevallen, jaarlijks veiligheidsverslag, veiligheidsreglementering, ongevalsrapportering, certificatie van het treinpersoneel.
- Beoordelen van de aanvraag of de hernieuwing en in voorkomend geval uitreiken van het veiligheidscertificaat deel A en B voor een SO.
- Medewerking aan de ontwikkeling van eisen aan het veiligheidspersoneel.

4. Toezicht

Om meer efficiënt te kunnen werken, werd besloten om de controle-activiteiten te centraliseren in een nieuwe eenheid, genaamd "Toezicht"

Deze entiteit is belast met meerdere taken die als volgt zijn verdeeld :

- uitbouwen van een toezichtsplan (gepubliceerd op onze website) ;
- realiseren van audits en inspecties met betrekking tot de veiligheidsreglementering of de certificaten, keuringen en toelatingen afgeleverd door de DVIS;
- uitvoeren van controles van de gelijkvormigheid van een proces, een sub-systeem of een prestatie van de referentievereisten die van toepassing zijn in het domein van de spoorwegveiligheid ;

- surveillance continue du niveau de sécurité de l'infrastructure ferroviaire belge en tenant compte de toutes les sources d'information disponibles.

En 2012, qui est une année de transition, cela concernera uniquement les activités suivantes :

- au niveau gestionnaire de l'infrastructure (activités liées à la gestion des systèmes de régulation et de sécurité) ;

- l'ensemble des activités des entreprises ferroviaires, à l'exclusion du matériel roulant et du RID ;

- la supervision des centres de formation ainsi que la circulation de matériel historique sur l'infrastructure ferroviaire gérée par Infrabel.

Les autres activités restent pour l'instant gérées comme précédemment par les unités matériel et infrastructure.

5. Collaboration internationale

La tâche principale est la collaboration avec l'ERA (Agence européenne ferroviaire). Les tâches obligées et répétitives sont déjà mentionnées plus haut, ainsi que les tâches concernant l'interopérabilité :

- En collaboration avec l'ERA, déterminer les prescriptions concernant les conditions exigées aux systèmes de gestion de sécurité des EF et du GI.
- Surveillance du travail des organismes notifiés en collaboration avec l'ERA.
- Collaboration dans le groupe de travail « certification des ateliers » créé par l'ERA.
- Le SSICF représente la Belgique dans l'ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates).
- Collaboration dans le groupe de travail technique de la Commission européenne, en qualité d'expert pour la délégation belge dans le « interoperability committee ».
- Collaboration dans les groupes de travail techniques de l'OTIF.
- Collaboration avec l'ERA pour rédiger les indicateurs, les méthodes et les objectifs de sécurité communs,
- Collaboration avec l'ERA pour rédiger les critères concernant la certification, la registration de la formation du personnel de bord.
- Collaboration avec l'ERA pour atteindre divers bases de données pour entre autres, des règles nationales, les wagons, des certificats de sécurité et les licences de conducteur de train de la part des états membres de l'union européenne.

- permanent toezicht op het niveau van de veiligheid van de Belgische spoorweginfrastructuur rekening houdend met alle beschikbare informatiebronnen.

In 2012, een overgangsjaar, zal dit enkel betrekking hebben op volgende activiteiten :

- op het niveau van de infrastructuurbeheerder (activiteiten in verband met het beheer van de regelgeving en de veiligheid) ;

- het geheel van activiteiten van de spoorwegondernemingen, met uitzondering van het rollend materieel en de RID.

- het toezicht op de opleidingscentra als ook het verkeer van "historisch" materieel op de spoorweginfrastructuur beheerd door Infrabel.

De andere activiteiten blijven momenteel, zoals voordien, beheerd door de eenheden materieel en infrastructuur

5. Internationale samenwerking

Hoofdthema is de samenwerking met ERA, hierna komen enkel de taken die een intense samenwerking vereisen, een aantal verplicht van repetitieve aard zijn al vermeld bij de andere taken, evenals de medewerking in verband met de interoperabiliteit.

- In samenwerking met ERA bepalen van de voorschriften met betrekking tot de eisen die gesteld worden aan veiligheidsbeheerssystemen van EF en van de IB.
- Toezicht op het werk van de aangemelde instanties in samenwerking met ERA.
- Medewerking in de werkgroep certificatie van de werkplaatsen opgericht door ERA.
- DVIS vertegenwoordigt België in de ILGGRI (International Liaison Group of Government Railway Inspectorates).
- Medewerkingen in de technische werkgroep van de Europese Commissie, op aanduiding van Belgische vertegenwoordiger in het '*interoperability committee*'.
- Medewerking in de technische werkgroepen van de OTIF.
- Samenwerking met ERA bij het opstellen van gemeenschappelijke veiligheidsindicatoren, veiligheidsmethoden en veiligheidsdoelstellingen.
- Samenwerking met ERA bij het opstellen van criteria aangaande de certificatie, de registratie van de vorming van het treinpersoneel.
- Samenwerking met ERA om te komen tot een opmaken van de diverse databanken voor onder meer de nationale regelgeving, de wagens, de veiligheidscertificaten en de vergunningen voor treinbestuurders vanwege de diverse lidstaten van de Europese Unie.

- Notification et motivation des changements aux règles nationales de sécurité à l'Union européenne. - Collaboration avec l'ERA dans le groupe de travail SCA afin d'harmoniser les conditions des demandes pour obtenir un certificat de sécurité et pour déterminer la stratégie afin d'obtenir un certificat de sécurité communautaire. - Collaboration avec l'ERA pour établir les nouvelles STI, adapter les existantes et collaborer dans les groupes de travail ERTMS pour une définition ultérieure des spécifications ETCS. - Représentation de la Belgique dans le comité article 21, créé dans l'UE1996/48, pour examen et acceptation des règles techniques nouvelles proposées par la Commission européenne. - Représenter la Belgique dans les groupes de travail internationaux des experts et collaborer dans les divers sous-groupes.	- Mededeling en motivatie van de wijzigingen aan de nationale veiligheidsvoorschriften aan de Europese commissie. - Samenwerking met ERA, in de werkgroep SCA voor harmonisering van aanvraagvoorwaarden voor het verkrijgen van een veiligheidscertificaat en voor het bepalen van de strategie voor het verkrijgen van één communautair veiligheidscertificaat. - Samenwerking met ERA voor het opstellen van de nieuwe en aanpassing van de bestaande TSI's en ook medewerking in de ERTMS werkgroepen voor de verdere definitie van de ETCS specificaties. - Belgische vertegenwoordiging in het comité opgericht overeenkomstig EU1996/48 artikel 21 voor het onderzoek en aanvaarding van nieuwe technische regelgeving voorgesteld door de Europese Commissie. - Belgische vertegenwoordiging in de internationale expertenwerkgroepen, en medewerking in de diverse subwerkgroepen, betreffende RID.
6. Rapports et communication	6. Rapportering en communicatie
- Etablir le rapport annuel et le transmettre à l'ERA, pour septembre. - Etablir et tenir à jour une base de données des mises en service, des wagons, des certificats de sécurité, des centres et des licences de conducteur de train. - Communication externe - o Création d'un site web - o Rédiger des brochures. - o Organisation de la concertation sur la sécurité ferroviaire (3 x par an)	- Opmaken van het jaarverslag en overmaken aan het ERA, in te dienen in september. - Opstellen en bijhouden van een databank met de indienststellingen, de wagens, de veiligheidscertificaten, de centra en de vergunningen van treinbestuurder. - Externe communicatie: - o Creatie van een website - o Opmaken brochures - o Organisatie van het veiligheidsoverleg met de spoorsector (3 x per jaar)

01. Personnel**Effectifs (théoriques)**

Niveau	2011	2012	2013
A	20,8	25,8	27,8
B	9,8	12,6	12,6
C	4,8	2,8	3,8
D	0,0	1,0	0,0
Totaux	35,4	42,2	44,2

Remarque : Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

01. Personeel**(Theoretische) Effectieven**

Niveau	2011	2012	2013
A	20,8	25,8	27,8
B	9,8	12,6	12,6
C	4,8	2,8	3,8
D	0,0	1,0	0,0
Totalen	35,4	42,2	44,2

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

Uitgaven

Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut
Personnel statutaire	(60 11.00.16)	348	726	852	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(60 12.21.48)	1 920	2 888	2 762	Niet-statutair personeel
Totaux	fc	2 268	3 614	3 614	Totalen
	fb	2 267	3 614	3 614	

Note explicative.**02. Frais de fonctionnement****Verklarende nota.****02. Werkingskosten**

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
61	12.11.01	Totaux	fc	173	599	593	596	596	596	12.11.01	Totalen
			fb	92	599	593	597	597	597		
61	12.11.04	Informatique	fc	489	600	594	300	300	300	12.11.04	Informatica
			fb	91	600	594	300	300	300		
61	74.10.01	Matériel roulant	fc	-	4	4	4	4	4	74.10.01	Rollend materieel
			fb	-	4	4	4	4	4		
61	74.22.01	Équipement	fc	-	6	6	6	6	6	74.22.01	Uitrusting
			fb	-	6	6	6	6	6		
61	74.22.04	Informatique	fc	189	100	96	100	100	100	74.22.04	Informatica
			fb	183	100	96	100	100	100		
		Totaux généraux	fc	851	1 309	1 293	1 006	1 006	1 006		Algemeen totaal
			fb	366	1 309	1 293	1 007	1 007	1 007		

Note explicative.

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 12.11.01 se décompose comme suit :

- un montant de 400 kEUR est prévu pour la réalisation d'études diverses relatives aux différents acteurs du monde ferroviaire. Etant donné que le SSICF ne dispose pas des experts nécessaires pour la réalisation d'audits, il faut faire appel à de l'assistance externe ;
- un montant de 50 kEUR est inscrit pour de

Verklarende nota.

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 12.11.01 is als volgt samengesteld :

- Een bedrag van 400 kEUR is voorzien voor het uitvoeren van allerlei studies ivm de actoren van het spoorvervoer. Vermits DVIS niet over eigen experts beschikt voor het uitvoeren van audits, dient beroep te worden gedaan op externe bijstand.
- Een bedrag van 50 kEUR werd ingeschreven voor

- l'assistance technique ;
- couverture des frais de représentation supportés par la Belgique (organisation de réunions et traduction de documents) : 15 kEUR ;
- frais d'entretien et de réparation des 2 voitures de service (4x4) du SSICF : 14 kEUR ;
- Frais de GSM : 5 kEUR
- Mise à jour des informations relatives aux évolutions techniques, légales et administratives au niveau belge et européen = le Règlement concernant le transport International ferroviaire des marchandises Dangereuses (RID) : 15 kEUR ;
- Achat de papier sécurisé et frais d'impression pour la délivrance des licences pour le personnel des trains : 35 kEUR ;
- Frais de dépannage et assurance transfrontalière des véhicules de service : 1 kEUR ;
- Achat d'uniformes et de vestes de sécurité : 9 kEUR ;
- Frais de catering pour les réunions internes et les participations à des séminaires : 14 000 EUR ;
- Frais de carburant des véhicules de services : 6 000 EUR ;
- Frais de représentation encourus à l'étranger par le SSICF : 35 000 EUR.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 22 61 12.11.01 ont été adaptés pour 2013 à 593 kEUR en engagement et en liquidation. (-6 kEUR)

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 12.11.04 est destiné au développement d'une application concernant l'octroi de la licence européenne des conducteurs de trains modèle carte bancaire et le Registre national des licences.

Décision conclave budgétaire 2013 : - 6 kEUR

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 74.10.01 est destiné à l'aménagement et le renouvellement de l'équipement des voitures de service du SSICF

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 74.22.01 est nécessaire pour l'achat ou le remplacement du matériel détérioré ou destiné à sécuriser le travail des agents .

Le crédit inscrit à l'AB 22 61 74.22.04 est nécessaire pour l'achat ou la maintenance de matériel informatique divers pour le personnel du SSICF .

Décision conclave budgétaire 2013 : - 4 kEUR

- technique bijstand ;
- Dekking van de representatiekosten die door België worden gedragen (organisatie van vergaderingen en vertaling van documenten) : 15 kEUR ;
- Onderhouds- en herstellingskosten van de 2 dienstwagens (4x4) van DVIS : 14 kEUR ;
- Kosten GSM : 5 kEUR
- Actualisaties van de technische, wettelijke en administratieve informatie en dit zowel op Belgisch als op Europees niveau + het reglement betreffende het internationaal spoorvervoer van gevaarlijke goederen (RID) : 15 kEUR ;
- Aankoop van veiligheidspapier en de kosten voor het drukken van de vergunningen voor het treinpersoneel : 35 kEUR ;
- Kosten voor pechverhelping en grensoverschrijdende verzekering van de dienstvoertuigen : 1 kEUR ;
- Aankoop van uniformen en veiligheidskledij : 9 kEUR ;
- Cateringkosten voor interne vergaderingen en deelname aan seminars: 14 000 EUR ;
- Brandstofkosten voor de dienstwagens : 6 000 EUR ;
- Representatiekosten bij gelegenheid van buitenlandse missies van DVIS: 35 000 EUR.

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 22 61 12.11.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 593 kEUR . (-6 kEUR)

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 12.11.04 is bestemd voor de ontwikkeling van een toepassing inzake de uitreiking van de Europese vergunning voor treinbestuurders volgens het bankkaartmodel en het nationale Register van vergunningen.

Beslissing conclaaf 2013: - 6 kEUR

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 74.10.01 is bestemd voor de aanpassing en de hernieuwing van de dienstvoertuigen van DVIS.

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 74.22.01 is vereist voor de aankoop of de vervanging van versleten materiaal of bestemd voor de beveiliging van het personeel .

Het krediet ingeschreven op BA 22 61 74.22.04 is nodig voor de aankoop of het behoud van het informaticamaterieel van het DVIS-personeel.

Beslissing conclaaf 2013: - 4 kEUR

DIVISION ORGANIQUE 41**ENTREPRISES PUBLIQUES**

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

PROGRAMME D'ACTIVITES 41/5**ENTREPRISES PUBLIQUES****Missions assignées :**

Les entreprises publiques – Bpost, Belgacom et les trois entreprises du Groupe SNCB – ont pour objectif de rendre une série de services à la collectivité. Ces services sont devenus indispensables pour le fonctionnement de la société, de l'intégration sociale et de l'économie.

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

De plus, qu'il s'agisse de services postaux performants, d'offres de mobilité adaptées ou de services de télécommunications de pointe, les entreprises publiques contribuent à la compétitivité de notre économie. Elles doivent par conséquent continuer à améliorer leur productivité pour offrir les meilleurs services aux meilleurs prix. Il est également important qu'elles continuent à investir dans leurs infrastructures afin d'assurer la durabilité et le progrès constant de leurs services, qui doivent évoluer de concert avec la société.

Bpost

En tant que prestataire du service universel postal, Bpost assure la distribution du courrier et des colis 5 jours par semaine dans toutes les boîtes postales du pays, que ceux-ci proviennent de Belgique ou de l'étranger.

Bpost dispose également d'un réseau commercial de 1 394 points de ventes (bureaux de poste ou Points Poste) qui accueillent chaque jour des clients pour des opérations très diversifiées allant de l'achat de timbres ou le dépôt de courrier au conseil en placements.

Bpost doit évoluer dans un environnement en pleine mutation. Le 1^{er} janvier 2011, le marché postal était totalement ouvert à la concurrence. De plus, de profondes modifications ont lieu dans le secteur: nouveaux moyens de communication, intégration entre média électronique et papier, et commerce électronique. Pour faire face à cette nouvelle donne, Bpost doit poursuivre sa modernisation.

ORGANISATIEAFDELING 41**OVERHEIDSBEDRIJVEN**

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

ACTIVITEITENPROGRAMMA 41/5**OVERHEIDSBEDRIJVEN****Nagestreefde doelstellingen.**

De overheidsbedrijven – Bpost, Belgacom en de drie ondernemingen van de NMBS-Groep – hebben als belangrijkste doelstelling het verstrekken van een reeks diensten aan de hele gemeenschap. Deze diensten zijn noodzakelijk geworden voor het functioneren van de samenleving, de sociale integratie en de economie.

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

Of het nu gaat om goed functionerende postdiensten, om een aanbod van aangepaste mobiliteit of om goed werkende telecommunicatiediensten, de overheidsbedrijven dragen bij tot het concurrentievermogen van onze samenleving. Ze moeten ook daarom hun productiviteit blijven verbeteren om zo hun beste diensten aan te bieden tegen de beste prijs. Het is tevens uitermate belangrijk dat ze blijven investeren in hun infrastructuur zodat ze de duurzaamheid en de continue vooruitgang van hun diensten blijven garanderen.

Bpost

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

Bpost beschikt tevens over een commercieel netwerk bestaande uit 1 394 verkooppunten (postkantoren of postpunten) die dagelijks klanten ontvangen om diverse verrichtingen uit te voeren, gaande van de aankoop van postzegels of het binnenbrengen van post tot advies bij beleggingen.

Bpost moet zich ontwikkelen in een voortdurend veranderende context. Op 1 januari 2011 werd de postale markt volledig opengesteld voor concurrentie. Er doen zich bovendien enorme veranderingen voor in de sector: nieuwe communicatiemiddelen, integratie van de elektronische en de geschreven media (papier) en elektronische handel. Om hieraan het hoofd te bieden moet Bpost haar modernisering verder zetten.

Belgacom

Belgacom fournit aux citoyens et aux entreprises une infrastructure de télécommunications performante. C'est un atout important pour la compétitivité de l'économie.

La rapidité des développements technologiques implique des investissements d'envergure afin de maintenir une infrastructure de pointe sur l'ensemble du territoire à la disposition des citoyens et des entreprises.

Belgacom investit de manière continue dans de nouveaux services ou de nouvelles technologies afin d'élargir les possibilités offertes à ses clients mais aussi d'améliorer sans cesse l'accessibilité des technologies de la communication et de l'information au plus grand nombre.

Groupe SNCB

Le problème de la mobilité est de plus en plus aigu, et se combine à une attention croissante pour l'environnement. Les chemins de fer jouent un rôle important à cet égard.

Le transport ferroviaire de voyageurs et celui de marchandises peuvent contribuer de façon effective à une mobilité viable, sociale, accessible, sûre et abordable.

C'est le défi que doivent relever les trois entreprises du Groupe SNCB : la SNCB (l'opérateur), Infrabel (le gestionnaire du réseau) et la SNCB-Holding. Les obligations de l'Etat en application des contrats de gestion avec le groupe SNCB sont reprises dans un programme d'activités spécifique, à savoir 51/1 - Transport ferroviaire.

Compte tenu de ce qui précède, ce programme prend en charge les dépenses pour des avis externes en rapport avec la modernisation des entreprises publiques.

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

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

Belgacom

Belgacom levert aan de burgers en aan de bedrijven een efficiënte telecommunicatie-infrastructuur. Dit is een belangrijke troef voor het concurrentievermogen van de economie.

De snelheid waarmee de technologieën zich ontwikkelen, vraagt omvangrijke investeringen om de geavanceerde infrastructuur te behouden, die op het hele grondgebied ter beschikking staat van de burgers en bedrijven.

Belgacom investeert aanhoudend in nieuwe technologieën om zo meer mogelijkheden te bieden aan haar klanten maar ook om de communicatie- en informatietechnologieën toegankelijk te maken voor een zo groot mogelijk aantal mensen.

NMBS – Groep

Het mobiliteitsprobleem wordt steeds intenser en gaat gepaard met een stijgende aandacht voor het (leef)milieu. De spoorwegen spelen hierbij een belangrijke rol.

Het passagiers- en goederenvervoer per spoor kan op een doeltreffende wijze bijdragen tot een leefbare, sociale, toegankelijke, veilige en betaalbare mobiliteit.

Voor deze uitdaging staan de drie ondernemingen van de NMBS-Groep: de NMBS (de operator), Infrabel (de netwerkbeheerder), en de NMBS-Holding. De verplichtingen van de Staat in uitvoering van de beheersovereenkomsten met de NMBS-groep zijn opgenomen in een afzonderlijke programma-activiteit nl. 51/1 – spoorwegvervoer.

Gelet op wat voorafgaat, neemt dit programma de uitgaven ten laste voor extern advies in verband met de modernisering van de overheidsbedrijven.

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

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

50. Avis externe entreprises publiques

AB 33 41 50 12.11.21 – Dépenses en vue de couvrir les frais de conseils externes stratégique, financier et juridique dans le cadre des entreprises publiques.

(en milliers d'EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	22	304	300	303	303	303
b	11	304	301	303	303	303

Note explicative.

Les entreprises publiques ont été profondément réformées et modernisées au cours des dernières années. C'est cependant un souci permanent que d'adapter la structure des entreprises publiques aux divers besoins et d'en améliorer autant que possible l'efficacité et la maîtrise des coûts.

Via les contrats de gestion, il faut s'efforcer de garantir la haute qualité de la gestion de ces entreprises ainsi que leur prestation de service d'intérêt général. Elles doivent mettre en place des instruments de gestion avec des objectifs clairs et mesurables en matière de prestation de services publics. En outre, le politique doit veiller aux développements en matière de réglementation et d'organisation du marché des secteurs dans lesquels les entreprises publiques sont actives.

Pour toutes ces tâches, il est régulièrement fait appel aux spécialistes externes via consultancy externe.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 41 50 12.11.22 ont été adaptés pour 2013 à 300 kEUR en engagement et à 301 kEUR en liquidation. (-3 kEUR)

52. Bpost

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

(en milliers d'EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	334 324	335 536	325 853	318 101	333 053	332 101
b	334 324	335 536	325 853	318 101	333 053	332 101

Note explicative.

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

Aussi longtemps que le cinquième contrat de gestion n'entre pas en vigueur (cela suppose une décision

50. Extern advies overheidsbedrijven

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

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	22	304	300	303	303	303
b	11	304	301	303	303	303

Verklarende nota.

De overheidsbedrijven zijn de laatste jaren grondig hervormd en gemoderniseerd. Het is echter een blijvende zorg de organisatiestructuur van elk overheidsbedrijf aan te passen aan de diverse noden en behoeften en daar waar mogelijk ook de efficiëntie en de kostenbeheersing te verbeteren.

Via de beheerscontracten moet getracht worden om de hoge kwaliteit van het beheer van deze bedrijven en van hun dienstverlening van algemeen belang te garanderen. Zij moeten uitgroeien tot beheersinstrumenten met duidelijke en meetbare doelstellingen omtrent de openbare dienstverlening.

Bovendien moet de overheid waken over de ontwikkelingen aangaande de reglementering en de marktorganisatie van de sectoren waarin de overheidsbedrijven actief zijn.

Voor al deze taken wordt geregeld bijstand gevraagd van externe specialisten via consultancy.

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 41 50 12.11.22 werden in vastlegging aangepast naar 300 kEUR en in vereffening naar 301 kEUR. (-3 kEUR)

52. Bpost

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

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	334 324	335 536	325 853	318 101	333 053	332 101
b	334 324	335 536	325 853	318 101	333 053	332 101

Verklarende nota.

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

Zolang het vijfde beheerscontract niet in voege is getreden (dit veronderstelt een positieve beslissing van de Europese

positive de la Commission Européenne et la publication de l'AR au Moniteur), le quatrième contrat de gestion reste d'application.

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

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

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

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

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

Evolution des crédits : Calcul du montant pour 2013 :

Contribution indexée 2012 = $333\,372 \text{ (base)} \times 137,78/132,93 = 345\,536 \text{ kEUR}$

Pour 2013, une provision d'index est prévue = inflation annuelle attendue de l'indice des prix à la consommation publié par le Bureau Fédéral du Plan de 1,9 %.

Contribution 2013 = $345\,536 \text{ kEUR} \times 1,019\% = 352\,101 \text{ kEUR}$

Correction conclave 2012 : - 10 000 kEUR

Correction conclave 2013 :

- compensation pour services publiques diminuée de 10 millions d'euros supplémentaires
- compensation pour la diminution de la charge salariale de Bpost : 7,2 millions d'euros en 2013 et 14 millions d'euros en 2014

Depuis le 1.1.2005, Bpost est assujettie à la TVA.

L'intervention financière de l'Etat sur base du contrat de gestion peut être répartie en indemnités pour des services non soumis à la TVA (prestations de services postaux et financiers) et en services imposables (la délivrance des imprimés électoraux non-adressés).

Etant donné que des élections ont été planifiées en 2012 (élections communales) et 2014 (régionales), une provision TVA a été prévue pour 2013 et 2015

Commissie en de publicatie van het KB in het staatsblad) blijft het vierde beheerscontract van kracht.

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

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

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

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

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

Evolutie van de kredieten: Berekening van het bedrag voor 2013:

Geïndexeerde toelage 2012 = $333\,372 \text{ kEUR (basisbedrag)} \times 137,78/132,93 = 345\,536 \text{ kEUR}$

Voor 2013 wordt voorzien in een indexprovisie = verwachte jaarlijkse groeivoet van de consumptieprijzen gepubliceerd door het Federaal Planbureau van 1,9 %.

Toelage 2013 = $345\,536 \text{ kEUR} \times 1,019\% = 352\,101 \text{ kEUR}$.

Correctie conclaaf 2012 : - 10 000 kEUR

Correctie conclaaf 2013 :

- compensatie voor de openbare dienst bijkomend met 10 miljoen verminderd
- compensatie voor de verlaagde loonkost van Bpost : 7,2 miljoen euro in 2013 en 14 miljoen euro in 2014.

Sinds 1.1.2005 is Bpost BTW-plichtig.

De financiële tussenkomst van de Staat ingevolge het beheerscontract kan worden opgesplitst in vergoeding voor de van BTW vrijgestelde diensten (postale en financiële dienstverlening) en de belastbare diensten (uitreiking van niet-geadresseerd verkiezingsdrukwerk).

Vermits verkiezingen gepland zijn voor 2012 (gemeenteraad) en 2014 (regionaal) werd voor 2013 en voor 2015 in een BTW-provisie voorzien (952.000 euro status quo tov 2011).

(952.000 euro status quo comparé à 2011)

53. Belgacom : plan PTS

AB 33 41 53 32.00.02 – Avantages sociaux accordés aux agents du Service Radio-Télévision. Redevances et du Service Radio Maritime qui ont opté pour le retour à Belgacom.

(en milliers d'EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	208	208	208	208	208	208
b	198	208	208	208	208	208

Note explicative.

Le personnel de Belgacom qui a été affecté au Service de Radio-Télévision Redevances et au Service Radio Maritime, a été transféré le 1^{er} avril 1997 à l'Institut Belge des Services Postaux et des Télécommunications, avec la possibilité de retourner à Belgacom pour y bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite (arrêté royal du 3 avril 1997).

En plus des pensions de retraite, primes de départ et allocations périodiques à charge du Budget des Pensions (AB 51 13 32.00.02), l'Etat Fédéral prend en charge la charge financière des avantages sociaux (article 7 de l'arrêté royal du 19 mai 1998).

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

Le montant a été indexé annuellement.

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

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

Pour 2013 le crédit reste au niveau de 2012.

53. Belgacom: plan PTS

BA 33 41 53 32.00.02 – Sociale voordelen toegekend aan de personeelsleden van de Dienst Kijk- en Luistergeld en van de Radio Maritieme Dienst die verkozen hebben om terug te keren naar Belgacom.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	208	208	208	208	208	208
b	198	208	208	208	208	208

Verklarende nota.

Het personeel van Belgacom dat bij de Dienst Kijk- en Luistergeld en bij de Radio Maritieme Dienst geaffecteerd was, werd op 1 april 1997 overgedragen aan het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie, waarbij ze de mogelijkheid kregen om terug te keren naar Belgacom om van verlof voorafgaand aan de pensionering te genieten (Koninklijk Besluit van 3 april 1997).

Naast de rustpensioenen, de vertrekpremies en de periodieke toelagen gedragen door de Begroting van de Pensioenen (artikel 51 13 32.00.02), draagt de Federale Staat de financiële last van de sociale voordelen (artikel 7 van het Koninklijk Besluit van 19 mei 1998).

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

Het bedrag werd jaarlijks geïndexeerd.

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

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

Voor 2013 werd het krediet op het niveau van 2012 gehouden.

DIVISION ORGANIQUE 51**DIRECTION POLITIQUE DE MOBILITÉ DURABLE ET FERROVIAIRE***Remarque préliminaire*

Suite à la restructuration du SPF Mobilité et Transports la DG Transport terrestre n'existera plus à partir du 01.01.2013. Ses directions seront transférées respectivement à la DG Transport Maritime et à la DG Mobilité et Sécurité routière en fonction du mode de transport concerné. Le Service réglementation ferroviaire passe à la direction politique de mobilité durable et ferroviaire (DPMDF), de même que la section Auxiliaires de transport.

A partir du 1er juillet 2010, au niveau des directions générales, la "Direction Développement et Support aux Politiques de Mobilité durable et ferroviaire" a changé de nom : une nouvelle direction a été établie sous le nom de "Direction Politique de Mobilité Durable et Ferroviaire", en vue d'une meilleure intégration de l'expertise de la Direction Rail, de la Direction Mobilité et de la Direction Intermodalité.

A partir du 1 janvier 2013 la direction devient une direction générale à part entière

1. Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire**1.1 Introduction**

Le Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire (SEPPF) est l'un des trois services de la Direction Politique de Mobilité durable et ferroviaire du SPF Mobilité et Transports.

Les diverses évolutions que le secteur ferroviaire a connues au cours des dernières années au niveau européen et national, ont entraîné des adaptations successives de l'administration. Il s'agit entre autres des évolutions sociétales suivantes :

- les attentes sans cesse croissantes des clients en matière de sécurisation et de qualité du service;
- le besoin d'un système ferroviaire pouvant répondre à la demande de transport croissante et aux exigences en matière de sécurité;
- les exigences en matière de sécurité ;
- les exigences de la société en matière de transparence, de bonne utilisation des deniers de l'état et de durabilité ;
- l'évolution vers un marché unique au sein d'une Union européenne en expansion.

ORGANISATIEAFDELING 51**DIRECTIE DUURZAME MOBILITEIT EN SPOORBELEID***Voorafgaande opmerking*

Ingevolge de reorganisatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer zal het DG Vervoer te Land per 01.01.2013 niet meer bestaan. Zijn directies worden overgeheveld naar het DG Maritiem Vervoer en het DG Mobiliteit en Verkeersveiligheid naargelang de betrokken vervoersmodi. De dienst spoorwegreglementering en de afdeling tussenpersonen goederenvervoer gaan over naar de Directie Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid (DDMSB)

Vanaf 1 juli 2010 werd op niveau van de Directoraten-Generaal een nieuwe directie opgericht met de naam "Directie Beleidsontwikkeling en Ondersteuning voor Duurzame Mobiliteit en het Spoor" die in de loop van 2011 hernoemd werd naar "Directie Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid", met het oog op een betere integratie van de expertise van de Directie Spoorvervoer, de Directie Mobiliteit en de Directie Intermodaal vervoer.

Vanaf 01 januari 2013 wordt de directie een volwaardig directoraat –generaal.

1. Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid**1.1 Inleiding**

De Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid (DOS) is één van de drie diensten van de Directie Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De diverse evoluties die de spoorwegsector de laatste jaren zowel op Europees als op nationaal vlak heeft gekend hebben geleid tot opeenvolgende aanpassingen binnen de administratie. Het gaat onder meer om de volgende maatschappelijke ontwikkelingen:

- de toenemende verwachtingen van de klanten wat betreft beveiliging en kwaliteit van de dienstverlening;
- de nood aan een spoorstelsel dat beantwoordt aan de groeiende vervoersvraag en de eisen voor veiligheid;
- de eisen betreffende beveiliging;
- de eisen van de maatschappij betreffende transparantie, de goede besteding van overheidsmiddelen en duurzaamheid;
- de evolutie naar een eengemaakte markt binnen een zich uitbreidende Europese Unie.
-

Ces évolutions se concrétisent dans :

- les paquets ferroviaires européens successifs qui libéralisent le marché ferroviaire et imposent des exigences plus poussées en matière de sécurité et d'interopérabilité du transport ferroviaire;
- un certain nombre de règlements européens spécifiques, tels que ceux relatifs aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer (1370/2007), aux droits et obligations des voyageurs ferroviaires (1371/2007) et au réseau ferroviaire européen pour un fret compétitif (913/2010);
- la directive 2006/111/CE de la Commission du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises et les lignes directrices européennes sur les aides d'État;
- la poursuite du développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T);
- les objectifs internationaux et nationaux en matière d'environnement et les efforts d'internalisation des coûts externes des divers modes de transport.

La législation européenne a été à l'origine de la scission au début 2005 de l'ancienne SNCB en trois sociétés et de la séparation entre la gestion de l'infrastructure et son utilisation. Depuis la libéralisation du transport des marchandises et, plus récemment, du transport international de voyageurs, des entreprises ferroviaires autres que la SNCB utilisent le réseau belge.

Au début 2008, l'ancienne Direction Transport par Rail a été réorganisée et adaptée à cette évolution en vue d'offrir un service de qualité à la clientèle et d'optimiser les relations avec les *stakeholders*. Elle a été scindée alors en trois services :

- Infrastructure
- Transport intérieur de voyageurs
- Marché du rail

et une cellule juridique qui, avec d'autres services, participait à l'élaboration de la réglementation européenne ainsi qu'à sa transposition en droit belge.

La nouvelle législation concernant le transport ferroviaire a abouti à la création de nouveaux services au sein du SPF :

- le Service de Régulation du transport ferroviaire et de l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National qui veille au libre accès au marché;

Deze evoluties vinden hun concrete weerslag in

- de opeenvolgende Europese spoorwegpakketten die de spoormarkt liberaliseren, en verdergaande eisen stellen inzake de veiligheid en de interoperabiliteit van het spoorvervoer;
- een aantal specifieke Europese verordeningen, zoals deze over het openbaar personenvervoer per spoor (1370/2007), over de rechten en de plichten van de treinreizigers (1371/2007) en over het netwerk voor concurrerend goederenvervoer per spoor (913/2010);
- de Richtlijn 2006/111/EG van de Commissie van 16 november 2006 betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven en de financiële doorzichtigheid binnen bepaalde ondernemingen en de Europese richtsnoeren met betrekking tot Staatssteun;
- de verdere uitbouw van het Trans-Europese Netwerk voor Vervoer (TEN-V);
- de internationale en nationale doelstellingen met betrekking tot het leefmilieu en het streven naar de internalisering van de externe kosten van de diverse vervoersmodi.

De Europese wetgeving leidde tot de omvorming, begin 2005, van de voormalige NMBS tot drie vennootschappen, met een scheiding tussen het beheer van de infrastructuur en het gebruik ervan. Sinds de liberalisering van het vrachtvervoer en, meer recent, van het internationaal reizigersvervoer, maken ook andere spoorwegondernemingen dan de NMBS gebruik van het Belgische net.

De voormalige Directie Spoorvervoer werd begin 2008 gereorganiseerd en aangepast aan deze evolutie met het oog op de goede dienstverlening aan de klant en de optimale relatie met de *stakeholders*. De Directie Spoorvervoer werd toen ingedeeld in de diensten:

- Infrastructuur
- Binnenlands vervoer reizigers
- Spoorwegmarkt

en een juridische cel die, samen met de andere diensten, bijdroeg aan de opstelling van de Europese regelgeving en de omzetting ervan in Belgisch recht.

De nieuwe wetgeving betreffende het spoorvervoer resulteerde in de oprichting van nieuwe diensten in de schoot van de FOD:

- de Dienst voor de Regulering van het Spoorvervoer en van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal die toeziet op de vrije markttoegang;

- le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer en tant qu'autorité nationale de sécurité;
- l'Organisme d'enquête sur les accidents et les incidents ferroviaires;
- le Service Droits passagers ferroviaires, en tant qu'organisme chargé de l'application des dispositions prévues par le règlement (CE) n° 1371/2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires.

En vue d'une meilleure intégration de l'expertise de la Direction Transport par Rail, de la Direction Mobilité et de la Direction Intermodalité, ces trois directions ont été fusionnées en juillet 2010 pour former la Direction Politique de Mobilité durable et ferroviaire, au même niveau que les directions générales. La Direction Transport par Rail a été rebaptisée Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire et a conservé l'ensemble de ses tâches.

1.2. Mission, vision, objectifs et tâches principales

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

Le SEPPF appuie le Ministre des Entreprises publiques et le Secrétaire d'État à la Mobilité dans le développement de leur apport respectif à cette politique ainsi que dans la mise en œuvre du cycle politique lié à leurs domaines de compétence propres, et se focalise à cet égard sur :

- la préparation des contrats de gestion avec le Groupe SNCB - y compris les investissements - et la formulation d'avis en la matière;
- l'exécution des tâches qui lui sont confiées;
- le suivi de l'exécution des tâches qui, dans le cadre des contrats de gestion, sont confiées au Groupe SNCB ;
- l'évaluation de la politique.

Le SEPPF apporte également son appui en :

- assumant un rôle de coordination à l'égard des partenaires internes et externes, tant au niveau régional, national qu'international;
- développant des instruments appropriés;
- élaborant des propositions de politique.

- de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit der Spoorwegen als Nationale Veiligheidsinstantie;
- het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor;
- de Dienst Passagiersrechten spoor als handhavingsinstantie in het kader van Verordening (EG) nr. 1371/2007 betreffende rechten en plichten van de reizigers.

Met het oog op een betere integratie van de expertise van de Directie Spoorvervoer, de Directie Mobiliteit en de Directie Intermodaal vervoer, werden in juli 2010 deze drie directies samengebracht in een nieuwe Directie Duurzame Mobiliteit en Spoorbeleid, op niveau van de Directoraten-Generaal. De Directie Spoorvervoer kreeg de naam Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid en behield het takenpakket.

1.2. Missie, visie, doelstellingen, kernopdrachten

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

DOS ondersteunt de Minister van Overheidsbedrijven en de Staatssecretaris voor Mobiliteit bij het ontwikkelen van hun respectievelijke aandeel in dit beleid, en de uitvoering van de beleidscyclus voor de eigen bevoegdheidsmaterie en richt zich daarbij op:

- het voorbereiden van en adviseren bij de beheerscontracten met de NMBS-groep – inclusief de investeringen;
- het uitvoeren van de haar toegewezen opdrachten;
- het monitoren van de uitvoering van de taken die in het kader van de beheerscontracten zijn toevertrouwd aan de NMBS-groep ;
- de beleidsevaluatie.

DOS doet dit ook door

- een coördinerende rol op te nemen ten overstaan van interne en externe partners, zowel op het gewestelijke, nationale als op het internationale niveau;
- het ontwikkelen van een geschikt instrumentarium;
- het uitwerken van inhoudelijke beleidsvoorstellen.

La **VISION** du SEPPF s'énonce comme suit : "Le SEPPF se développe en vue d'être un service performant qui apporte sa contribution à une politique ferroviaire étayée objectivement et portée par les partenaires".

Elle requiert :

- un rôle de coordination en matière de coopération avec un grand nombre de partenaires internes et externes;
- l'utilisation de l'expertise et des connaissances propres et, le cas échéant, le recours à des connaissances externes;
- le développement des instruments adéquats ;
- une approche proactive dans un contexte qui change rapidement.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

Le rail doit contribuer à la mobilité durable des personnes et au transport durable des marchandises. Le SEPPF distingue à cet égard les objectifs stratégiques suivants, dont les trois premiers objectifs stratégiques politiques concernent surtout la manière dont la mobilité (ferroviaire) se concrétise sur le terrain, et les trois derniers plutôt le contexte.

Objectif stratégique politique n° 1

- OS 1 La mobilité et le transport en Belgique sont durables, dans leur triple dimensions: économique, sociale et écologique

Objectifs stratégiques SEPPF

- OS 1.1 Le rail assume son rôle en matière d'accessibilité garantie, par le développement de corridors européens de marchandises, par les efforts permanents en matière de transport de voyageurs, en particulier sur les axes importants et vers les grands centres, et par une attention élevée accordée à l'intermodalité en faveur des marchandises et des voyageurs.
- OS 1.2 Le rail assume son rôle en garantissant aux personnes la possibilité de se déplacer, par l'application de la Spécification Technique européenne en matière d'Interopérabilité (STI) pour les personnes à mobilité réduite, par l'application de tarifs adaptés et d'une communication adéquate à l'intention des bénéficiaires de tarifs sociaux et par le respect des droits des voyageurs.
- OS 1.3 Le rail assume son rôle en réduisant les effets négatifs du transport sur les personnes et l'environnement, par l'exécution des Plans environnementaux, en vue de continuer à réduire sa propre contribution, et par l'accroissement de sa part de marché.

Objectif stratégique politique n° 2

- OS 2 La sécurité et la sûreté des modes de transport sont assurées

De **VISIE** van DOS luidt als volgt: "DOS is uitgebouwd tot een performante dienst die mee vorm geeft aan een objectief onderbouwd en door de partners gedragen spoorbeleid".

Dat vereist:

- een coördinerende rol met betrekking tot samenwerking met vele interne en externe partners;
- inzet van eigen expertise en kennis, en beroep doen op externe kennis waar nodig;
- ontwikkelen van een geschikt instrumentarium;
- een proactieve aanpak binnen een snel wijzigende context.

STRATEGISCHE DOELSTELLINGEN

Het spoor moet bijdragen aan de duurzame mobiliteit van personen en het duurzame vervoer van goederen. DOS onderkent hierbij de volgende strategische doelstellingen, waarbij de eerste drie beleidsdoelstellingen vooral betrekking hebben op de manier waarop (spoor)mobiliteit zich op het terrein manifesteert en de laatste drie meer op de context.

Strategische beleidsdoelstelling nr. 1

- SO 1 Mobiliteit en transport in België zijn duurzaam in hun drievoudige dimensie: economisch, sociaal en ecologisch

Strategische doelstellingen DOS

- SO 1.1 Het spoor speelt zijn rol in het garanderen van de bereikbaarheid, door de ontwikkeling van de Europese goederencorridors, door de blijvende inspanningen op vlak van reizigersvervoer, in het bijzonder op de belangrijke assen en naar de grote centra en door een grote aandacht voor intermodaliteit voor goederen en reizigers.
- SO 1.2 Het spoor speelt zijn rol in het garanderen van de toegankelijkheid voor personen, door de toepassing van de Europese Technische Specificatie Interoperabiliteit 'Personen met Beperkte Mobiliteit', door het toepassen van aangepaste tarieven en het voorzien van de juiste communicatie voor begunstigden van sociale tarieven en door het respecteren van de rechten van de reizigers.
- SO 1.3 Het spoor speelt zijn rol bij het reduceren van de negatieve effecten van transport op mens en milieu door uitvoering van de Milieubeleidsplannen, met het oog op een verdere reductie van de eigen bijdrage, en door het vergroten van zijn marktaandeel.

Strategische beleidsdoelstelling nr. 2

- SO 2 De vervoersmodi zijn veilig en goed beveiligd

Objectifs stratégiques SEPPF

- OS 2.1 Le rail est un mode de transport sûr, par des investissements en infrastructure et en matériel roulant, dans le cadre de la politique européenne et de la législation belge, et par une attention accrue pour la culture et la structure organisationnelles en rapport avec la sécurité.
- OS 2.2 Les passages à niveau sont supprimés partout où c'est possible et les passages à niveau restants sont bien sécurisés et intégrés dans le réseau routier, en appliquant l'arrêté royal du 11 juillet 2011 relatif aux dispositifs de sécurité des passages à niveau sur les voies ferrées et en exécutant les investissements appropriés.
- OS 2.3 L'environnement ferroviaire et les activités liées au rail pour les personnes et les marchandises sont sécurisés, par des mesures destinées à accroître la sécurité sociétale et à diminuer l'insécurité ressentie par le personnel et les voyageurs et par des mesures contre le terrorisme et d'autres facteurs perturbateurs externes.

Objectif stratégique politique n° 3

- OS 3 Un service qualitatif en termes de mobilité et de transport est offert.

Objectifs stratégiques SEPPF

- OS 3.1 La planification et la réalisation de l'offre ferroviaire sont de haute qualité et orientées client, aussi bien pour le transport de voyageurs que des marchandises, par un plan de transport (horaires) adapté à la demande, par une bonne adéquation des capacités et de la demande et par la prise en compte des souhaits et des besoins du client.
- OS 3.2 L'offre ferroviaire est bien adaptée à la demande de déplacements au sein de chaînes intermodales, par une bonne adéquation avec le transport public régional et par une bonne adéquation avec le vélo et l'auto.
- OS 3.3 Le monitoring de la qualité de l'offre ferroviaire est assuré, par le contrôle de la rédaction et de l'application des manuels de qualité au sein du Groupe SNCB et par l'examen d'autres possibilités permettant de surveiller la qualité sur le plan de la politique.
- OS 3.4 La continuité du service est garantie. Les chemins de fer doivent être mieux préparés et doivent prévoir des plans en cas de circonstances spéciales, de façon à limiter l'impact sur le service tant pour les voyageurs que pour la circulation des marchandises, sans négliger les exigences en matière de sécurité.

Strategische doelstellingen DOS

- SO 2.1 Het spoor is een veilige transportmodus door investeringen in infrastructuur en rollend materieel, ingepast in Europees beleid en Belgische wetgeving en door nog meer aandacht voor organisatiecultuur en -structuur in relatie met de exploitatieveiligheid.
- SO 2.2 Overwegen zijn afgeschaft waar dat mogelijk is en de resterende zijn veilig ingepast in het wegennet, door het toepassen van het koninklijk besluit van 11 juli 2011 betreffende de veiligheidsinrichtingen aan overwegen op spoorwegen en door het uitvoeren van de gepaste investeringen.
- SO 2.3 De spooromgeving en de spoorgebonden activiteiten voor goederen en personen zijn beveiligd, door maatregelen gericht op het verhogen van de sociale veiligheid en het verminderen van het onveiligheidsgevoel bij personeel en reizigers en door maatregelen tegen terrorisme en andere versturende externe invloeden.

Strategische beleidsdoelstelling nr. 3

- SO 3 De dienstverlening op het vlak van mobiliteit en transport is kwaliteitsvol.

Strategische doelstellingen DOS

- SO 3.1 Het spooraanbod is kwaliteitsvol gepland en uitgevoerd en gericht op de klant, zowel voor reizigers als voor goederen, door een transportplan (dienstregeling) afgestemd op de vraag, door een goede afstemming van de capaciteit op de vraag en door rekening te houden met de wensen en noden van de klant.
- SO 3.2 Het spooraanbod past binnen de vraag naar verplaatsingen binnen de intermodale ketens, door een goede afstemming met het regionale openbaar vervoer en door een goede afstemming met fiets en auto.
- SO 3.3 De kwaliteitsmonitoring van het spooraanbod is verzekerd, door de controle van de opmaak en de toepassing van de kwaliteitshandboeken bij de NMBS-groep en door het onderzoeken van aanvullende mogelijkheden om kwaliteit beleidsmatig te monitoren.
- SO 3.4 De continuïteit van de dienstverlening is verzekerd. Het spoor dient beter voorbereid te zijn en plannen te voorzien in het geval van speciale omstandigheden, zodat de impact op de dienstverlening kan beperkt worden zowel voor reizigers als voor goederenverkeer, zonder hierbij de veiligheidsvereisten uit het oog te verliezen.

Objectif stratégique politique n° 4

- OS 4 Les objectifs sociétaux sont atteints de manière efficiente et avec un soutien sociétal satisfaisant

Objectifs stratégiques SEPPF

- OS 4.1 Le Groupe SNCB est organisé de façon transparente et est économiquement stabilisé. Il faut (i) veiller à la transparence et à l'efficacité et à la stabilité économiques, (ii) simplifier les structures organisationnelles et (iii) mettre en place/renforcer un système d'incitants et de sanctions.
- OS 4.2 Le Groupe SNCB utilise de façon efficace et efficiente les moyens publics mis à sa disposition. Les économies réalisées dans les entreprises publiques autonomes ne peuvent pas altérer la qualité du service aux citoyens, en particulier en matière de sécurité. La poursuite de l'ouverture du marché à la concurrence rend d'autant plus nécessaire une utilisation plus efficace et plus efficiente des moyens publics disponibles.
- OS 4.3 La vérification de la bonne utilisation des moyens est assurée par le contrôle et le monitoring des investissements et par le contrôle et le monitoring de l'exploitation.
- OS 4.4 Les autres autorités et partenaires sont impliqués dans la politique lorsque c'est nécessaire, par des concertations avec les régions, par des concertations avec les pays voisins et par des concertations avec le secteur.

Objectif stratégique politique n° 5

- SO 5 Les intérêts de la Belgique sont bien pris en compte dans le contexte européen et le rail fonctionne comme un système ouvert

Objectifs stratégiques SEPPF

- SO 5.1 La Belgique exprime des positions claires lors de la conception de la réglementation européenne, entre autres en matière des corridors de fret, RTE-T, directives ferroviaires, ...
- SO 5.2 La Belgique transpose et applique correctement la réglementation européenne, en en respectant à la fois la lettre et l'esprit : ouverture à la concurrence, interoperabilité, approche commune de la sécurité ferroviaire sur tous les réseaux, investissements suffisants.

Objectif stratégique politique n° 6

- SO 6 Les entreprises et les consommateurs connaissent le rail comme une option intéressante pour leurs besoins de déplacements

Objectifs stratégiques SEPPF

- SO 6.1 De bons contacts sont assurés au sein d'un réseau de partenaires, par des contacts réguliers avec les entreprises ferroviaires et

Strategische beleidsdoelstelling nr. 4

- SO 4 De maatschappelijke doelen worden bereikt op een kosteneffectieve manier en met voldoende draagvlak

Strategische doelstellingen DOS

- SO 4.1 De NMBS-groep is organisatorisch transparant en economisch stabiel door (i) te zorgen voor transparantie en economische efficiëntie en stabiliteit, (ii) organisatiestructuren te vereenvoudigen en (iii) een systeem van stimulansen en sancties in te voeren/ te versterken.
- SO 4.2 De NMBS-groep maakt op een effectieve en efficiënte manier gebruik van de hem ter beschikking gestelde openbare middelen. Besparingen in de autonome overheidsbedrijven mogen niet raken aan de kwaliteit van de dienstverlening aan de burgers, in het bijzonder wat de veiligheid betreft. Het verdere openstellen van de markt voor concurrentie maakt dit een dwingende eis.
- SO 4.3 De monitoring van de goede besteding van de middelen is verzekerd door de controle en de monitoring van de investeringen en door de controle en monitoring van de exploitatie.
- SO 4.4 Andere overheden en partners worden waar nodig betrokken bij het beleid, door overleg met de gewesten, door overleg met buurlanden en door sectoroverleg.

Strategische beleidsdoelstelling nr. 5

- SO 5 De belangen van België worden goed behartigd in de Europese context en het spoor functioneert als een open systeem

Strategische doelstellingen DOS

- SO 5.1 België verwoordt duidelijke standpunten bij het opstellen van de Europese regelgeving op vlak van ondermeer goederencorridors, TEN-V, spoorwegrichtlijnen,...
- SO 5.2 België zet de Europese regelgeving correct om en past ze toe, zowel naar letter als naar geest: openstellen voor de concurrentie, interoperabiliteit, gemeenschappelijke benadering van spoorveiligheid over alle netwerken, voldoende investeringen.

Strategische beleidsdoelstelling nr. 6

- SO 6 Het spoor is bekend bij de bedrijven en de consumenten als een interessant optie binnen hun verplaatsingsbehoeften

Strategische doelstellingen DOS

- SO 6.1 Er zijn goede contacten binnen een netwerk van partners, door regelmatige contacten met spoorwegondernemingen en

avec les entreprises liées au secteur ferroviaire, par des contacts réguliers avec des représentants des voyageurs et d'autres groupements d'intérêts et par une communication positive sur le transport ferroviaire, par exemple via le site web « investissements ferroviaires ».

- SO 6.2 La perception du rail par les partenaires est suivie de près, par le suivi des enquêtes existantes et par l'examen d'autres possibilités d'enquête.

met spoorverbonden ondernemingen, door regelmatige contacten met vertegenwoordigers van reizigers en andere belangengroepen en door een positieve communicatie over het spoor, bv. via de website "spoorweginvesteringen".

- SO 6.2 Er is een goede opvolging van de perceptie van het spoor door de partners, door opvolgen van bestaande enquêtes en onderzoeken van andere soorten bevragingen.

TÂCHES PRINCIPALES

Les tâches principales du SEPPF sont déjà brièvement évoquées dans la partie consacrée à la mission. Les tâches principales sont :

1. contribuer activement par des conseils à la définition de la politique;
2. mettre en œuvre la politique pour ce qui concerne les tâches attribuées au SEPPF;
3. surveiller la mise en œuvre et évaluer la politique, en particulier la mise en œuvre des contrats de gestion ; adapter et fournir des avis;
4. élargir le soutien sociétal de la politique, et ce, tant pour le Secrétaire d'État à la Mobilité (et sa cellule stratégique) que pour le Ministre des Entreprises publiques (et sa cellule stratégique).

Elargir le soutien sociétal de la politique ajoute une dimension transversale à ces tâches et constitue une préoccupation permanente.

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

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

Le SEPPF doit réaliser dans les délais et avec un grand souci de qualité trois projets qui font partie intégrante du plan d'action global du SPF MT consécutif aux recommandations formulées par la Commission de la Chambre sur la catastrophe survenue à Buizingen. Ces projets portent sur (i) la conclusion d'avenants aux contrats de gestion en vigueur pour ce qui est de la sécurité d'exploitation, (ii) la réalisation d'un BPR pour la surveillance des investissements et l'introduction d'une norme de qualité ISO et (iii) une étude, avec l'aide d'un consultant externe, visant à améliorer l'élaboration des plans d'investissement pluriannuels.

Le SEPPF se compose de quatre sections. Leurs tâches spécifiques sont décrites sommairement ci-après. Diverses tâches transversales requièrent également une étroite coopération entre les sections. Le SEPPF dispose en outre d'une cellule d'appui administrative et juridique.

KERNOPDRACHTEN

In het onderdeel missie worden de opdrachten van DOS reeds in kaart gebracht. De kernopdrachten betreffen het :

1. actief adviseren bij het definiëren van het beleid;
2. uitvoeren van het beleid voor wat betreft aan DOS toegewezen taken;
3. monitoren van de uitvoering en evalueren van het beleid, in het bijzonder van de uitvoering van de beheerscontracten; bijsturen en adviseren;
4. verruimen van het draagvlak van het beleid, en dit zowel voor de Staatssecretaris voor Mobiliteit (en zijn beleidscel) en de Minister van Overheidsbedrijven (en zijn beleidscel).

De verbreding van het draagvlak van het beleid voegt een transversale dimensie toe aan deze opdrachten en dient steeds voorogen gehouden te worden.

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

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

DOS staat in voor de tijdige en kwaliteitsvolle uitvoering van drie projecten, die onderdeel zijn van het globaal actieplan van de FOD MV naar aanleiding van de aanbevelingen van de Kamercommissie Buizingen. Deze projecten hebben betrekking op (i) de afsluiting van bijakten aan de vigerende beheerscontracten met betrekking tot de exploitatieveiligheid, (ii) de realisatie van een BPR voor de monitoring van de investeringen en de invoering van een ISO-kwaliteitsnorm en (iii) een onderzoek, met ondersteuning van een externe consultant, ter verbetering van de totstandkoming van de meerjaren investeringsplannen.

DOS telt vier secties. Hun specifieke opdrachten zijn hieronder summier beschreven. Diverse transversale opdrachten vergen ook een hechte samenwerking tussen de secties. Daarnaast beschikt DOS over een administratieve en juridische ondersteuningscel.

Section Infrastructure

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

Section Transport intérieur de Voyageurs

- elle est responsable des relations avec la SNCB, de ses prestations de service public et de tout ce qui en découle (offre, qualité, tarification...).
- elle assure la préparation et le monitoring du contrat de gestion conclu avec la SNCB ainsi que des projets d'investissement de cette société
- elle est chargée de la préparation et de l'exécution des accords budgétaires fixés contractuellement entre l'État et les trois sociétés du Groupe SNCB (budget).

Section Marché du Rail

- elle examine les demandes des entreprises ferroviaires qui souhaitent utiliser le réseau ferroviaire belge, soumet les licences à la signature du Secrétaire d'État et contrôle annuellement si les conditions permettant de garder les licences sont remplies.
- elle assure la préparation et le monitoring du contrat de gestion conclu avec la SNCB Holding et réalise l'analyse des comptes consolidés et de l'évolution de la dette du groupe SNCB
- elle prend part à des groupes de travail et projets internationaux au niveau de l'Union européenne et des Nations Unies et représente notre pays au sein des trois corridors de fret européens auxquels nous sommes partie concernée.

Section Réglementation du Rail

- prend part à la réalisation de la nouvelle réglementation internationale, entre autre, au niveau de l'OTIF et de la Commission Européenne. - prépare la transposition de la réglementation européenne au droit belge
- elle prend part à divers groupes de travail internationaux.

2. Direction mobilité

Missions du service :

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

Sectie Infrastructuur

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

Sectie Binnenlands vervoer reizigers

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

Sectie Spoorwegmarkt

- onderzoekt de aanvragen van de spoorwegondernemingen die het Belgische spoorwet wenselijk te gebruiken en legt de vergunningen ter ondertekening voor aan de Staatsecretaris en onderzoekt jaarlijks of de voorwaarden voor het behoud van de vergunningen voldaan zijn.
- verzorgt de voorbereiding en de monitoring van het beheerscontract met de NMBS Holding en staat in voor het onderzoek van de geconsolideerde rekeningen en van de evolutie van de schuld van de NMBS-groep
- neemt deel aan internationale werkgroepen en projecten op niveau van de Europese Unie en de Verenigde Naties en vertegenwoordigt ons land in de drie Europese goederencorridors waarbij we betrokken partij zijn.

Sectie Reglementering Spoor

- neemt deel aan de totstandkoming van nieuwe internationale regelgeving, o.a. op niveau van het OTIF en de Europese Commissie
- bereidt de omzetting in Belgisch recht van de internationale regelgeving voor
- neemt deel aan diverse internationale werkgroepen.

2. Directie mobiliteit

Missies van de dienst :

- Voortdurend analyseren van het beleid rond mobiliteit en vervoer en dit is om zowel strategieën te ontwikkelen als om op elke vraag omtrent het mobiliteitsbeleid te kunnen antwoorden;

- la définition de stratégies en matière de mobilité et de transport en vue de permettre à la Belgique de se positionner en matière de processus de décision d'un point de vue aussi bien national qu'international;
- l'impulsion, la coordination, le soutien et l'évaluation à la politique de développement durable;
- Dans le volet intermodalité, la gestion des subsides d'encouragement au transport multimodal;

3. Direction Intermodalité

Missions du service :

- La mise sur pied et d'un réseau de correspondants intermodaux dans les directions générales et dans les entités fédérées en vue de développer des projets concrets;
- La mise sur pied d'une collaboration fructueuse avec les autres niveaux de pouvoir et les autres SPF via le développement d'études d'impact.

Commentaire des crédits

(*) Vu la restructuration du SPF au 01.01.2013 certains chiffres ne sont pas remplis parce qu'ils concernent une autre DG (Transport Terrestre) et pas la DPMDF

- Mobiliteits- en vervoersstrategieën definiëren die de Belgische Staat in staat stellen om zich te positioneren wat de besluitvorming betreft en dit zowel nationaal als internationaal;

- Het geven van impulsen het coördineren het ondersteunen en het evalueren van het beleid inzake duurzame mobiliteit
- Binnen het luik intermodaliteit het beheren van subsidies voor de aanmoediging van multimodaal vervoer

3. Directie Intermodaliteit

Missies van de dienst :

- Het opzetten van een netwerk van intermodale correspondenten in de directoraten-generaal en in verenigde entiteiten om concrete projecten te ontwikkelen
- Het opzetten van een vruchtbare samenwerking met andere beleidsniveaus en met andere FOD's via het ontwikkelen van effectenstudies

Bespreking van de kredieten

(*) Gelet op de herstructurering van de FOD vanaf 2013 werden bepaalde gegevens niet ingevuld omdat ze een ander DG (Vervoer te Land) betreffen en niet het DDMSB

Programme Programma		2011 realisatie réalisé	2012 Initieel initial	2013 voorstel proposition	2014 raming estimation	2015 raming estimation	2016 raming estimation
0. Subsis-tance 0. Bestaans-middelen	c			9 961	9 979	9 974	9 979
	b			9 961	9 979	9 974	9 979
1. Transp. ferroviaire 1. Spoorweg-vervoer	c	2 946 655	2 858 018	3 087 151	3 138 468	3 335 836	3 383 305
	b	2 946 655	2.855 776	3 086 968	3 137 484	3 334 849	3 382 318
7. Mobilité durable 7. Duurzame Mobiliteit	c	277	317	313	418	276	236
	b	330	348	345	428	330	268
8. Intermodalité 8. Intermodaliteit	c	22 280	19 566	-	-	-	-
	b	16 169	19 543	6 740	19 900	18 275	17 500
Totaux	c			3 097 425	3 148 865	3 346 086	3 393 520
Totalen	b			3 104 014	3 167 791	3 363 428	3 410 065

PROGRAMME 0 - SUBSISTANCE**01. Personnel****Effectifs ETP**

Niveau	2011	2012	2013
A			44,0
B			3,0
C			8,6
D			3,6
Totaux			59,2

PROGRAMMA 1 - BESTAANSMIDDELEN**01. Personeel****Effectieven VTE**

Niveau	2011	2012	2013
A			44,0
B			3,0
C			8,6
D			3,6
Totalen			59,2

Dépenses

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

Uitgaven

Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut
Personnel statutaire	(01 110003) c			8 211	Statutair personeel
	b			8 211	
Personnel statutaire non-	(01 110004) c			554	Niet-statutair personeel
	b			554	
Totaux	c			8 765	Totalen
	b			8 765	

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
			c			34	34	34	34		Erelonen
			b			34	34	34	34		
	12.11.01.2	Achats	c			213	213	213	213	12.11.01.2	Aankopen
			b			213	213	213	213		
	12.11.01.3	Énergie	c	-	-	-	-	-	-	12.11.01.3	Energie
			b	-	-	-	-	-	-		
	12.11.01.5	Indemnités	c			62	62	62	62	12.11.01.5	Vergoedingen
			b			62	62	62	62		
		Index	c			23	23	23	23		
			b			23	23	23	23		
12.11.01	Totaux	c				332	332	332	332	12.11.01	Totalen
	DPMDF	b				332	332	332	332		DDMSB
12.11.01	à transférer	c				654	654	654	654	12.11.01	Transfereren
	vers DO 56	b				654	654	654	654		naar OA 56
12.11.01	à transférer	c				33	33	33	33	12.11.01	Transfereren
	vers DO 53	b				33	33	33	33		naar OA 53
12.11.01	Economie	c				-10				12.11.01	Besparing
	conclave	b				-10					conclaf
02	12.11.01	Total	c	649	1 002	1 009	1 019	1 019	1 019	12.11.01	Algemeen
		général	b	591	885	1 009	1 019	1 019	1 019		Totaal
02	12.11.04	à transférer	c	11	14	14	14	14	14	12.11.04	Transfereren
	vers DO 56	b		11	14	14	14	14	14		naar OA 56
02	74.10.01	à transférer	c	180	155	148	155	155	155	74.10.01	Transfereren
	vers DO 56	b		237	157	148	155	155	155		naar OA 56
02	74.22.01	à transférer	c	21	24	25	26	26	26	74.22.01	Transfereren
	vers DO 56	b		27	24	25	26	26	26		naar OA 56
02	74.22.04	à transférer	c	21	-	-	-	-	-	74.22.04	Transfereren
	vers DO 56	b		21	-	-	-	-	-		naar OA 56
	TOTAUX	c		882	1 195	1 196	1 214	1 214	1 214		TOTALEN
		b		887	1 080	1 196	1 214	1 214	1 214		

Note explicative :

AB 12.11.01 - DPMDF

- Aussi longtemps que les fonctions du Comité Consultatif des Usagers ne sont pas intégrées au SPF, nous devons prévoir le paiement de l'indemnité pour frais supportés par les membres et son président (13 kEUR) ;
- Etant donné que le service ne dispose pas des experts nécessaires pour la réalisation d'audits, le service souhaite pouvoir faire appel à une aide extérieure (20 kEUR) ;°
- Organisation et réception des délégations étrangères par la Direction Rail (1 kEUR)
- L'achat de livres et revues professionnelles (3 kEUR) ;
- Etudes (149 kEUR) ;
- Travaux d'impression pour les rapports du CCU (5 kEUR) ;
- Vêtements de sécurité (1 kEUR) ;

Verklarende nota :

BA12.11.01 - DDMSB

- Zo lang de functies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers niet opgenomen zijn binnen de FOD, moeten we de betaling voorzien van de toelage voor de kosten van de leden en de voorzitter (13 kEUR);
- Gezien de dienst niet over de nodige experts beschikt voor het uitvoeren van deze audits, wenst zij beroep te doen op hulp van externen (20 kEUR);
- Organisatie en ontvangst van buitenlandse delegaties door de Directie Spoor (1 kEUR);
- Aankoop van boeken en vaktijdschriften (3kEUR);
- Studies (149 kEUR);
- Drukken van de rapporten van het RCG (5 kEUR);
- Veiligheidskledij (1 kEUR);

- Formation des membres du personnel (50 kEUR) ;
 - Petites dépenses, les frais de catering, etc (5 kEUR) ;
 - Remboursement des cartes de service et des frais de transport, des indemnités kilométriques, des frais de parcours et de séjour, des frais pour les missions à l'étranger; des frais de déplacement dans le cadre d'une expertise médicale suite à un accident de travail et des frais de connexion à l'internet dans le cadre du télétravail (62 kEUR).
- Opleiding van het personeel (50 kEUR);
 - Verschillende kosten: kleine uitgaven, maaltijdkosten (5 kEUR);
 - Krediet bestemd voor de terugbetaling van dienstkaarten en vervoerskosten, kilometervergoedingen reis- en verblijfkosten, onkosten voor buitenlandse zendingen, verplaatsingskosten die uit een medische expertise voortvloeien ten gevolge van een arbeidsongeval en verbindingskosten inzake internet voor het telewerk (62 kEUR).

Les frais de fonctionnement restant seront, suite à la restructuration du SPF, transférés vers les DO 53 et 56 par redistribution entre AB.

De overige werkingsmiddelen zullen ingevolge de herstructurering van de FOD door herverdeling worden overgedragen naar de OA's 53 en 56 (zie tabel).

PROGRAMME 1 : TRANSPORT FERROVIAIRE

Activité 33 51 10 : Exploitation ferroviaire

Lors des conclaves budgétaires relatifs aux budgets de 1993 et de 1997, il a été décidé, pour des raisons budgétaires, que le financement de certaines contributions serait réparti sur deux années.

Conformément à ces décisions reprises dans les contrats de gestion, les contributions budgétaires principales de l'Etat relatives aux dotations d'exploitation couvrent le paiement des quatre derniers mois de l'année précédente et des huit premiers mois de l'année en cours. Sont concernées les A.B. 51 10 31.22.02, 31.00.03 (PM), 31.22.05, 31.22.51, 31.22.52, 31.22.96, 31.22.97 et 31.22.98.

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

Pour clarifier le budget, il a été décidé en 2009 de ventiler les crédits en fonction des différentes entités ferroviaires. En conséquence, le budget d'exploitation ferroviaire au bénéfice des entreprises publiques se présente comme suit :

- AB 51 10 31.xx.0x, 51 10 31.xx.1x et 51 10 31.xx.2x : réservées à la SNCB
- AB 51 10 31.xx.5x : réservées à Infrabel
- AB 51 10 31.xx.9x : réservées à la SNCB Holding.

Les contrats de gestion courent seulement jusque fin 2012, mais seront prolongés jusque fin 2013. C'est pourquoi les allocations et les crédits sont estimés en supposant que ces contrats continuent à courir.

PROGRAMMA 1: SPOORWEGVERVOER

Activiteit 33 51 10: Spoorwegexploitatie

Tijdens de begrotingsconclaven van 1993 en 1997 werd om budgettaire redenen beslist dat de financiering van bepaalde bijdragen over twee jaar zou worden gespreid.

Deze beslissingen werden opgenomen in de beheerscontracten: de bijdragen van de Staat voor de exploitatietoelagen dekken de betaling van de laatste vier maanden van het vorige jaar en de eerste acht maanden van het lopende jaar (BA 51 10 31.22.02, 31.00.03 (p.m.), 31.22.05, 31.22.51, 31.22.52, 31.22.96, 31.22.97 en 31.22.98).

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

Voor een meer duidelijke begroting werd in 2009 beslist de kredieten over de verschillende spoorwegentiteiten uit te splitsen. De begroting voor de spoorwegexploitatie wordt dus als volgt verdeeld onder de overheidsbedrijven:

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

De beheerscontracten lopen slechts tot einde 2012, maar zullen verlengd worden tot einde 2013. Daarom zijn de toelagen en de kredieten 2014 tot 2016 geraamd in de veronderstelling dat deze contracten verder lopen.

A.B. 33 51 10 31.21.07 (Bud DO PA AB) — Contribution pour des mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train, au profit de la SNCB.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	24 916	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700
b	24 916	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700

Base juridique :

- Règlement 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991 modifiant le règlement (CEE) n° 1191/69 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (PM).
- Décision du Conseil des Ministres du 23/01/2004 sur les mesures permettant de tendre vers la gratuité des déplacements domicile-travail en train.
- Décision du Conseil des Ministres du 20/03/2004 pour étendre la gratuité des déplacements domicile-travail aux prestations STIB pour les cartes trains mixtes.
- Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2006 (contrôle budgétaire 2006) qui diminue le crédit de l'AB 51 10 31.00.07 de 950 k€ au bénéfice de la formation (AB 51 10 31.00.97).
- Décision du Conseil des Ministres du 27/04/2007 qui pérennise le régime de gratuité des déplacements domicile-lieu de travail par train en deuxième classe en l'insérant dans l'arrêté d'exécution de la loi du 27 juillet 1962 qui fixe l'intervention minimale des employeurs dans le prix des cartes-train de leurs employés.
- A.R. du 13 juillet 2007 modifiant l'A.R. du 28 juillet 1962 « fixant le montant et les modalités de paiement de l'intervention des employeurs dans la perte subie par la Société nationale des Chemins de fer belges par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés ». Cet arrêté royal assure une stabilité au mode d'intervention de l'Etat de manière à ce que le secteur privé envisage de porter son intervention patronale de 60 à 80 %, seuil qui déclenche l'effort de l'Etat à concurrence de 20 % et offre au travailleur la gratuité de son transport domicile – travail par le train.
- Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB, approuvé par le Conseil des Ministres du 6 juin 2008 (articles 20, 74 et annexe 13).

Note explicative.

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

B.A. 33 51 10 31.21.07 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor maatregelen die strekken tot het kosteloos woon-werkverkeer per trein, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	24 916	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700
b	24 916	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700

Juridische basis:

- Verordening nr. 1893/91 van de Raad van 20 juni 1991 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 1191/69 betreffende het optreden van de Lidstaten ten aanzien van met het begrip openbare dienst verbonden verplichtingen op het gebied van het vervoer per spoor, over de weg en over de binnenwateren (PM).
- Beslissing van de Ministerraad van 23/01/2004 houdende goedkeuring van maatregelen om het gratis woon-werkverkeer per trein in te stellen.
- Beslissing van de Ministerraad van 20/03/2004 houdende uitbreiding van het gratis woon-werkverkeer tot het aandeel van de MIVB in de gemengde treinkaarten.
- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2006 (begrotingscontrole 2006): vermindering met 950 k€ van het krediet op de BA 51 10 31.00.07 ten gunste van de opleiding (BA 51 10 31.00.97).
- Beslissing van de Ministerraad van 27/04/2007: invoeging van het gratis woon-werkverkeer per trein in tweede klasse in het koninklijk besluit tot uitvoering van de wet van 27 juli 1962 houdende vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden.
- Koninklijk besluit van 13 juli 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 28 juli 1962 tot vaststelling van het bedrag en de wijze van betaling van de werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden. Dit koninklijk besluit geeft een duurzaam karakter aan de bijdrage van de Staat. Indien de werkgever in de privésector zijn bijdrage van 60 naar 80% optrekt, legt de Staat het verschil van 20% bij, zodat woon-werkverplaatsingen per trein gratis worden voor de werknemer.
- Beheerscontract 2008 – 2012 tussen de Staat en de NMBS, goedgekeurd door de Ministerraad van 6 juni 2008 (artikels 20, 74 en bijlage 13).

Verklarende nota

Het beheerscontract 2008 – 2012 legt de volgende bedragen vast:

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

Il s'agit ici de montants maximums non indexés qui ne peuvent dès lors pas être dépassés. Dans le projet du troisième avenant au contrat de gestion SNCB il y a ce qui suit: " Cette limitation ne concerne que la dotation annuelle globale pour la gratuité en faveur des voyageurs pour les déplacements domicile-lieu de travail. La répartition des montants pour la part STIB et la part SNCB est indicative et sera adaptée en tenant compte des coûts réels à charge de la SNCB." Le projet du troisième avenant comprend aussi les compensations réelles payées de 2008 à 2011 (3200 k€₂₀₀₈ en 2008, 20.878 k€₂₀₀₉ en 2009, 23.068 k€₂₀₁₀ en 2010 et 24.916 k€₂₀₁₁ en 2011).

Il est important de maintenir les montants de base pour assurer le secteur privé de la continuité de l'action de l'Etat.

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

Compte tenu des modalités de versements contractuelles, 50% de la dotation annuelle est reporté chaque année à charge du budget de l'année suivante, depuis l'exercice 2009. La diminution de la dotation en fonction du solde de l'année précédente est opérée sur ce report.

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

Het gaat hier over niet-geïndexeerde maximumbedragen die daardoor niet mogen worden overschreden. In het ontwerp van derde bijvoegsel aan het beheerscontract met NMBS staat het volgende : "Deze beperking heeft alleen betrekking op de globale jaarlijkse toelage voor de kosteloosheid voor de reiziger van woon-werkverplaatsingen. De uitsplitsing tussen de bedragen voor het MIVB-aandeel en het NMBS-aandeel is indicatief en wordt aangepast rekening houdend met de werkelijke kosten gedragen door de NMBS." Eveneens bevat het ontwerp van derde bijvoegsel de reëel betaalde compensaties van 2008 tot en met 2011 (3.200 k€₂₀₀₈ in 2008, 20.878 k€₂₀₀₉ in 2009, 23.068 k€₂₀₁₀ in 2010 en 24.916 k€₂₀₁₁ in 2011).

De basisbedragen moesten behouden blijven om aan de privésector de continuïteit van deze staatsmaatregel te verzekeren.

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

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

(k€)	2012 Ajusté <i>Aangepast</i>	2013 initial <i>Initieel</i>	2014 Indicatif <i>Indicatief</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	(k€)
<i>Base annuelle</i>	25 785	28 700	28 700	28 700	28 700	<i>Jaarlijkse basis</i>
<i>Solde t-1</i>	14 350	14 350	14 350	14 350	14 350	<i>Saldo t-1</i>
<i>Report vers t+1 (6 mois)</i>	-14 350	-14 350	-14 350	-14 350	-14 350	<i>Overdracht naar t+1 (6 maanden)</i>
Non utilisé (pas encore dans le budget 2012 ajusté)	2 915					Niet gebruikt (nog niet in de aangepaste begroting 2012)
engagement = liquidation	28 700	28 700	28 700	28 700	28 700	vastlegging= vereffening

Selon les comptes définitifs de 2010 et 2011, l'intervention utilisée s'élevait à 24 916 k€ et 25 785 k€, soit, respectivement, 3 784 k€ et 2 915 k€ de moins qu'initialement prévu. La SNCB estime le budget requis pour 2013 à 28,7 mio € (sous réserve).

Le tableau 1 ci-dessous offre un aperçu du nombre de clients qui voyagent gratuitement, avec ou sans

De gebruikte tussenkomst bedroeg respectievelijk 24 916 k€ en 25 785 k€ volgens de definitieve rekeningen van 2010 en 2011 oftewel respectievelijk 3 784 k€ en 2 915 k€ minder dan initieel voorzien. NMBS schat het benodigde budget voor 2013 op 28,7 mio € (onder voorbehoud).

Onderstaande tabel 1 geeft een overzicht van het aantal klanten die gratis reizen met of zonder

intervention de l'Etat. L'intervention de l'Etat est de 20% pour le secteur privé et les entreprises publiques autonomes. Il y a en outre une intervention de 12% pour les Services publics fédéraux. La catégorie « Autres » (Communauté flamande, pouvoirs locaux et régionaux) ne bénéficie d'aucun type d'intervention de l'Etat.

D'où le second tableau avec le total des bénéficiaires de la mesure « gratuité des déplacements domicile-lieu de travail ».

staatstussenkomst. De staatstussenkomst is 20% voor de privésector en de autonome overheidsbedrijven. Daarnaast is er een tussenkomst van 12% voor de Federale Overheidsdiensten. De categorie 'Overige' (Vlaamse Gemeenschap, lokale & regionale besturen) ontvangt geen enkele vorm van staatstussenkomst.

Vandaar de 2^{de} tabel met het totaal van begunstigten voor de maatregel "gratis woon-werkverkeer".

**Nombre de clients
Aantal klanten**

Tableau 1

Tabel 1

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Contrats tiers payant SNCB								
1. Derdebetalercontracten NMBS	88 086	103 171	115 824	123 166	131 315	135 995	145 428	149 861
1.1 Transport gratuit (80/20)								
1.1 Kosteloos vervoer (80/20)	83 873	98 674	110 791	118 856	127 816	131 301	140 627	146 739
Services publics fédéraux								
Federale Overheidsdiensten	46 718	48 237	49 479	50 298	50 972	50 080	48 922	48 375
Entreprises publiques autonomes								
Autonome Overheidsbedrijven	12 219	11 158	10 546	9 955	9 535	9 707	9 816	8 309
Secteur privé								
Privésector	6 999	20 642	30 713	37 481	45 320	48 774	58 778	73 438
Autres (Communauté flamande, pouvoirs locaux et régionaux)								
Overige (Vlaamse Gemeenschap, lokale & regionale besturen)	17 937	18 637	20 053	21 122	21 989	22 740	23 111	16 617
1.2. Transport partiellement gratuit (pas 80/20)								
1.2. Gedeeltelijk kosteloos vervoer (niet 80/20)	4 213	4 497	5 033	4 310	3 499	4 694	4 801	3 122
2. Contrats non-tiers payant SNCB								
2. Niet-derdebetalercontracten NMBS	150 238	140 835	137 060	136 673	136 181	132 034	126 124	125 976
Total								
Totaal	238 324	244 006	252 884	259 839	267 496	268 029	271 552	275 837

Tableau 2

Tabel 2

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Transport gratuit (80/20) avec intervention de l'Etat								
Kosteloos vervoer (80/20) met staatstussenkomst	65 936	80 037	90 738	97 734	105 827	108 561	117 516	130 122
Services publics fédéraux								
Federale Overheidsdiensten	46 718	48 237	49 479	50 298	50 972	50 080	48 922	48 375
Entreprises publiques autonomes								
Autonome Overheidsbedrijven	12 219	11 158	10 546	9 955	9 535	9 707	9 816	8 309
Secteur privé								
Privésector	6 999	20 642	30 713	37 481	45 320	48 774	58 778	73 438

A.B. 33 51 10 31.21.12 (Bud DO PA AB) — Contribution pour les avantages accordés aux bénéficiaires du statut OMNIO, au profit de la SNCB.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300
b	0	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300

Base juridique.

Contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB : article 78 (OMNIO).

Note explicative.

Le contrat de gestion 2008-2012, prévoit une dotation à titre de compensation des pertes de recettes pour les voyageurs à statut OMNIO. L'article 78 du nouveau contrat de gestion prévoit que « Complémentairement à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit 2 300 k€ à partir de 2008. Il s'agit ici d'un montant non indexé. Ce montant est une provision. Le solde positif ou négatif est compensé par l'Etat l'année suivante. En vue du décompte précis de la dotation visant à compenser les pertes de recettes, la SNCB rédige pour le 30 avril de chaque année un rapport adressé au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT en indiquant l'utilisation et l'évolution du nombre de voyageurs avec statut OMNIO. L'Etat verse à la SNCB l'équivalent de la perte de recettes estimée provenant des facilités de circulations pour les utilisateurs OMNIO au 30 juin. Le solde avec le décompte final est payable ou remboursable deux mois après réception du décompte. ».

Pour mémoire, la SNCB n'a pas pu justifier de coût pour 2008. En conséquence, le montant à verser en 2009 était nul et le crédit 2009 n'a pas été utilisé. Le crédit versé en 2008 de 2 300 k€ reconstituait la provision pour 2009.

Le décompte définitif pour 2009 et 2010 est de 0 €. Dans le rapport de 2011, la SNCB inscrit une première affectation de la provision à hauteur de €2,177 mio.

A.B. 33 51 10 31.21.22 (Bud DO PA AB) — Intervention pour l'action GoPass à destination des plus de 16 ans, au profit de la SNCB.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	2 582	3 720	3 720	3 720	3 720	3 720
b	2 582	3 720	3 720	3 720	3 720	3 720

B.A. 33 51 10 31.21.12 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor de voordelen verleend aan de houders van het OMNIO-statuu, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300
b	0	2 300	2 300	2 300	2 300	2 300

Juridische basis

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

Verklarende nota

Het beheerscontract 2008-2012 voorziet in een toelage om het inkomstenverlies door de invoering van het OMNIO-statuu te compenseren. Artikel 78 van het beheerscontract bepaalt het volgende: « Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS 2 300 k€ vanaf 2008. Het gaat hier over een niet-geïndexeerd bedrag. Dit bedrag is een provisie. Het positieve of negatieve saldo wordt het volgende jaar door de Staat gecompenseerd. Met het oog op de precieze afrekening van de toelage ter compensatie van de minderontvangsten maakt de NMBS voor 30 april van elk jaar een rapport ten behoeve van de Minister van Overheidsbedrijven en het DGVL met vermelding van het gebruik en de evolutie van het aantal klanten met OMNIO-statuu. De Staat stort aan de NMBS de raming van de ontvangstderving van de verkeersvoordelen voor de OMNIO-gebruikers op 30 juni. Het saldo met de eindafrekening is betaalbaar of terugstortbaar twee maanden na ontvangst van de afrekening ».

Ter herinnering, de NMBS kon deze kosten voor 2008 niet verantwoorden. Bijgevolg werd geen bedrag in 2009 gestort en het krediet voor 2009 werd dus niet gebruikt. Het in 2008 gestorte krediet van 2 300 k€ was de provisie voor 2009.

De definitieve afrekening voor 2009 en 2010 is 0 €. In het rapport over 2011 gaat NMBS uit van een eerste aanwending van de provisie ter hoogte van €2,177 mio.

B.A. 33 51 10 31.21.22 (Beg OA AP BA) — Tussenkost in de actie Go Pass voor +16-jarigen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	2 582	3 720	3 720	3 720	3 720	3 720
b	2 582	3 720	3 720	3 720	3 720	3 720

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- Pour mémoire, deuxième avenant (AR du 10 mai 2007) au contrat de gestion 2005-2007 entre l'Etat et la SNCB (AR du 5 juillet 2005) y insérant un article 56bis
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB - articles 22 et 79

Note explicative.

Le contrat de gestion 2008-2012 prévoit, en son article 79, la dotation suivante pour cette action de promotion: « Pour la distribution d'un Go Pass gratuit aux jeunes à l'occasion de leur 16ème anniversaire, il est prévu une dotation de 4 064 k€ en 2008, 3 969 k€ en 2009, 3 875 k€ en 2010, 3 780 k€ en 2011 et 3 780 k€ en 2012... »

Le projet du troisième avenant contient les compensations réelles de 2008 à 2011 (3.295 k€₂₀₀₈ en 2008, 3.684 k€₂₀₀₉ en 2009, 3.412 k€₂₀₁₀ en 2010 et 3.498 k€₂₀₁₁ en 2011).

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).
- Pro memorie: tweede bijvoegsel (KB 10 mei 2007) bij het beheerscontract 2005-2007 tussen de Staat en de NMBS (KB 5/07/2005), dat een artikel 56bis invoegt.
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS - art. 22 en 79.

Verklarende nota

Artikel 79 van het beheerscontract 2008-2012 bepaalt: "Voor de uitreiking van een gratis Go Pass ter gelegenheid van de verjaardag van de 16-jarigen wordt een toelage voorzien van 4.064 k€ in 2008, 3 969 k€ in 2009, 3 875 k€ in 2010, 3 780 k€ in 2011 en 3 780 k€ in 2012,..."

Het ontwerp van derde bijvoegsel bevat de reëel betaalde compensaties van 2008 tot en met 2011 (3.295 k€₂₀₀₈ in 2008, 3.684 k€₂₀₀₉ in 2009, 3.412 k€₂₀₁₀ in 2010 en 3.498 k€₂₀₁₁ en 2011).

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k €)	2012 Ajusté <i>Aangepast</i>	2013 initial <i>Initieel</i>	2014 Indicatif <i>Indicatief</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	(k €)
<i>B 79 - GO-Pass</i>	3 720	3 720	3 720	3 720	3 720	<i>B 79 - GO-Pass</i>
<i>Saldo t-1</i>	1.506	1.550	1.550	1.550	1.550	<i>Saldo t-1</i>
<i>Report vers t+1</i>	-1.550	-1.550	-1.550	-1.550	-1.550	<i>Overdracht naar t+1</i>
<i>inutilisé</i>	44					<i>ongebruikt</i>
engagement = liquidation	3 720	3 720	3 720	3 720	3 720	vastlegging = vereffening

Ce montant ne bénéficie pas d'une indexation légale mais est influencé par l'indice des prix.

La liquidation en 2011 couvrait seulement la période de novembre 2010 à juillet 2011 (au lieu de novembre 2010 à octobre 2011, comme les années précédentes). Ici la liquidation en 2012 couvrira la période allant d'août 2011 à juillet 2012 et les paiements pour les mois d'août 2012 à décembre 2012 seront reportés en 2013. Les factures du mois d'août 2012 à juillet 2013 seront donc payées en 2013.

A.B. 33 51 10 31.22.02 (Bud DO PA AB) — Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, au profit de la SNCB.

Dit bedrag wordt niet wettelijk geïndexeerd maar wordt beïnvloed door de prijsindex.

De vereffening in 2011 dekte slecht de periode november 2010 tot en met juli 2011 (in de plaats van november 2010 tot en met oktober 2011, zoals de vorige jaren). Hierdoor zal de vereffening in 2012 de periode augustus 2011 tot en met juli 2012 dekken en zullen de betalingen voor de maanden augustus 2012 tot en met december 2012 overgedragen worden naar 2013. In 2013 zullen dan de facturen van augustus 2012 tot en met juli 2013 betaald worden.

B.A. 33 51 10 31.22.02 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, ten gunste van de NMBS.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	878	905				
	782	612	867.655	833.923	939.849	939.849
b	878	905				
	782	612	867.655	833.923	939.849	939.849

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- L'art.198 de la Loi-programme du 27 décembre 2006 (M.B. du 28/12/06) a modifié la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités coordonnée le 14 juillet 1994 en créant le principe d'un statut OMNIO (art. 37 §1° création d'un nouveau 3^{ème} alinéa).
- A.R. du 1^{er} avril 2007 fixant les conditions d'octroi de l'intervention majorée de l'assurance visée à l'article 37, §§1° et 19 de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994 et instaurant le statut OMNIO ; cet A.R. a également instauré l'extension du statut BIM.
- Article 12 à 14 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer (Financement Diabolo).
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB (AR du 29 juin 2008 paru au MB du 03/07/2008) : articles 6 à 10 (offre minimale), articles 14 à 18 (politique tarifaire), articles 24 et 25 (trafic transfrontalier), article 73 (dotation d'exploitation), article 77 pour mémoire (Anvers-Noorderkempen), article 78 pour mémoire (OMNIO), article 80 (Diabolo), article 81 (indexation), article 82 (modalités de versement).
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 k€₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 k€₂₀₀₉ en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 k€₂₀₀₉ à partir de 2010).
- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de - 69.600 k€ en 2009 et - 84.000 k€ à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	878	782	905	612	867.655	833.923
b	878	782	905	612	867.655	833.923

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).
- Art. 198 van de programmawet van 27 december 2006 (BS van 28/12/06) heeft de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, gewijzigd met de invoering van het OMNIO-statuut (art. 37, §1, nieuw derde lid).
- Koninklijk besluit van 1 april 2007 tot vaststelling van de voorwaarden voor de toekenning van de verhoogde verzekeringstegemoetkoming, bedoeld in artikel 37, §§ 1 en 19, van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, en tot invoering van het OMNIO-statuut; dit KB heeft ook de uitbreiding van het RVV-statuut ingevoerd.
- Art. 12 tot en met 14 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen (financiering Diabolo).
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: art. 6 tot en met 10 (minimumaanbod), art. 14 tot en met 18 (tariefbeleid), art. 24 en 25 (grensoverschrijdend vervoer), artikel 73 (exploitatietoelage), artikel 77 (Antwerpen-Noorderkempen), artikel 78 (OMNIO), artikel 80 (Diabolo), artikel 81 (indexering), artikel 82 (modaliteiten van storting).
- Beslissing van het begrotingsconclaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146 000 k€ voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 k€₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 k€₂₀₀₉ in 2010 en de vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200 000 k€ voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 k€₂₀₀₉ vanaf 2010).
- Beslissing van het begrotingsconclaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met - 69.600 k€ in 2009 en - 84.000 k€ vanaf de 2010, voor de hele

SNCB)

- 1er avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009 (AR du 21 août 2009 paru au MB du 29/09/2009)
- 2ème avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 (AR du 26/10/2010, publié au Moniteur belge le 18/11/2010) concernant le passage aux normes IFRS.
- Arrêté royal fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de participation aux coûts du contrôle par l'Autorité de sécurité de la sécurité du transport ferroviaire et du développement de la réglementation, approuvé par le CM du 28/05/2010, pour mémoire
- Arrêté royal fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de recouvrement des coûts de l'Organisme d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité, approuvé par le CM du 28/05/2010, pour mémoire
- Conclave budgétaire 12/2011

Note explicative.**Dotation d'exploitation contractuelle de base :**

La dotation d'exploitation contractuelle de base des 3 entreprises publiques se décompose comme suit :

NMBS-Groep)

- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd (KB van 21/08/2009, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 29/09/2009).
- Tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd (KB van 26/10/2010, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18/11/2010) betreffende de toepassing van de IFRS-normen.
- Koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorwegnet, als deelneming in de kosten van de Veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving - goedgekeurd door de MR van 28/05/2010, pro memorie
- Koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorwegnet, met het oog op de dekking van de kosten van het Onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau - goedgekeurd door de MR van 28/05/2010, pro memorie.
- Begrotingsconclaaf 12/2011

Verklarende nota**Contractuele basisexploitatietoelage:**

De contractuele basisexploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven is samengesteld als volgt:

	2008	2009	2010 2012	
SNCB (détails ci-dessous)	k € 2008	k €2008	k € 2008	NMBS (details hieronder)
Base (contrat 2005 indexé)	848 276	848 276	848 276	Basis (geïndexeerd contract 2005)
Réduction cartes-train scolaires (contrat 2005 indexé)	20 806	20 806	20 806	Korting schooltreinkaart (geïndexeerd contract 2005)
Virton-Athus-Rodange-Arlon (contrat 2005 indexé)	175	175	175	Virton-Athus-Rodange-Aarlen (geïndexeerd contract 2005)
Liège-Maastricht (contrat 2005 indexé)	612	612	612	Luik-Maastricht (geïndexeerd contract 2005)
SSICF (forfaitisé)	-291	-291	-291	DVIS (forfaitair vastgesteld)
Transfert d'Infrabel et d' Holding	12 794	12 794	12 794	Overdracht van Infrabel en Holding
Participation certification qualité		-70	-70	Participatie certificatie kwaliteit
Dotation d'exploitation de base contrat 2008	882 372	882 302	882 302	Basisexploitatietoelage contract 2008
Restructuration FIF € 2008		-3.300	-3.300	Herstructurering FSI € 2008
Compensation économie investissements 2009 - 6 et 10 Mio € 2009		5.804	9.673	Compensatie besparing investeringen 2009- 6 en 10 Mio € 2009
Exonération précompte professionnel		-49.624	-59.891	Vrijstelling bedrijfsvoorheffing -51.300 en -61.914 k€ 2009
-51.300 et -61.914 k€ 2009				
Impact normes IFRS : -22.634 k€ ₂₀₁₀			-21.798	Impact normen IFRS: -22.634 k€ ₂₀₁₀
Dotation d'exploitation de base corrigée	882.372	835.182	806.986	Verbeterde basisexploitatietoelage

INFRABEL (détails dans AB 51.10.31.00.51)

INFRABEL (details in BA 51.10.31.00.51)

Base (contrat 2005 indexé)	441.394	441.394	441.394	Basis (geïndexeerd contract 2005)
SSICF (forfaitisé)	-1.868	-1.868	-1.868	DVIS (forfaitair vastgesteld)
Transfert vers la SNCB (nouveau)	-8.709	-8.709	-8.709	Overdracht naar NMBS (nieuw)
Participation certification qualité (nouveau)		-70	-70	Participatie certificatie kwaliteit (nieuw)
Dotation d'exploitation de base contrat 2008	430.817	430.747	430.747	Basisexploitatietoelage contract 2008
Restructuration FIF € 2008		-296.700	-296.700	Herstructurering FSI € 2008
Restructuration FIF indexation € 2005 (€ 2008)		-17.472	-17.472	Herstructurering FSI indexering € 2005 (€ 2008)
Variabilisation (€ courants)		-1.239		Variabilisatie (lopende €)
Compensation économie investissements 2009 : +10.000 k€ ₂₀₁₀			9.673	Compensatie besparing investeringen 2009: +10.000 k€ ₂₀₁₀
Exonération précompte professionnel :		-15.767	-19.029	Vrijstelling bedrijfsvoorheffing: 16.300 en 19.672 k€ 2009
-16.300 et -19.672 k€ 2009				
Impact normes IFRS : +69.616 k€ ₂₀₁₀			67.043	Impact IFRS-normen: +69.616 k€ ₂₀₁₀
Dotation d'exploitation de base corrigée	430.817	99.569	174.262	Verbeterde basisexploitatietoelage

SNCB-Holding (détails dans AB 51.10.31.00.96)

<i>Base (contrat 2005 indexé)</i>	174.642	174.642	174.642	<i>Basis (geïndexeerd contract 2005)</i>
<i>SSICF (forfaitisé)</i>	-674	-674	-674	<i>DVIS (forfaitair vastgesteld)</i>
<i>Transfert vers la SNCB (nouveau)</i>	-4.085	-4.085	-4.085	<i>Overdracht naar NMBS (nieuw)</i>
<i>Participation certification qualité (nouveau)</i>		-70	-70	<i>Participatie certificatie kwaliteit (nieuw))</i>
Dotation d'exploitation de base contrat 2008	169.883	169.813	169.813	Basisexploitatietoelage contract 2008
<i>Exonération précompte professionnel : -2.000 et -2.414 k€ 2009</i>		-1.935	-2.335	<i>Vrijstelling bedrijfsvoorheffing: - 2.000 en -2.414 k€ 2009</i>
<i>Impact normes IFRS : +13.810 k€₂₀₁₀</i>			13.300	<i>Impact IFRS-normen: +13.810 k€₂₀₁₀</i>
Dotation d'exploitation de base corrigée	169.883	167.878	180.778	Verbeterde basisexploitatietoelage

La base est la dotation d'exploitation prévue par les contrats de gestion 2005-2007, indexée.

Les montants suivants, déjà prévus par le contrat de gestion 2005-2007, sont inclus dans la dotation de base de la SNCB :

- 20 400 k€₂₀₀₇ pour les réductions du tarif des abonnements scolaires, soit 6 500 k€₂₀₀₆ pour compenser les réductions offertes aux étudiants de 18 ans à moins de 26 ans et 13 800 k€₂₀₀₇ pour permettre de porter la réduction applicable aux abonnements scolaires de 55 % à 80% du prix complet de la carte train trajet (6 500 k€₂₀₀₆ * 101,5447 + 13 800 k€₂₀₀₇ = 20 400 k€ 2007) ;
- 172 k€₂₀₀₇ pour couvrir le déficit d'exploitation des liaisons Virton-Athus-Rodange-Arlon ;
- 600 k€₂₀₀₇ pour couvrir le déficit d'exploitation de la liaison Liège-Maastricht.

La compensation des coûts afférents au Service de Sécurité et de l'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) a été forfaitisée en 2008 et pour les années suivantes pour un montant de 2.833 k€₂₀₀₈, soit le montant prévu au budget initial 2008. La compensation est répartie par une diminution des dotations d'Infrabel (65,95% du total, soit - 1 868 k€), de la SNCB Holding (23,78%, soit - 674 k€) ainsi que de la SNCB (10,27%, soit - 291 k€).

Un montant de 12 794 k€ a été transféré vers la dotation de la SNCB, en provenance de la dotation d'Infrabel (-8 709 k€) et de la dotation de la SNCB Holding (- 4 085 k€). Ce transfert couvre le coût des libres-parcours accordés au personnel d'Infrabel et de la SNCB Holding par la SNCB.

NMBS-Holding (details in AB 51.10.31.00.96)

De in de beheerscontracten 2005-2007 vastgelegde geïndexeerde exploitatietoelage vormt de basis.

De basistoelage van de NMBS omvat de volgende reeds in het beheerscontract 2005-2007 vastgestelde bedragen:

- 20 400 k€₂₀₀₇ om de tarieven van de schoolabonnementen te verminderen, of 6 500 k€₂₀₀₆ ter compensatie van de aangeboden kortingen voor de studenten van 18 tot jonger dan 26 jaar en 13 800 k€ 2007 om de vermindering van toepassing op de schoolabonnementen van 55% op 80% van de volledige prijs van de trajectkaart te kunnen brengen (6 500 k€₂₀₀₆ * 101,5447 + 13 800 k€₂₀₀₇ = 20 400 k€₂₀₀₇);
- 172 k€₂₀₀₇ om het exploitatietekort van de verbindingen Virton-Athus-Rodange-Aarlen op te vangen;
- 600 k€₂₀₀₇ om het exploitatietekort van de verbinding Luik-Maastricht op te vangen.

De compensatie voor de kosten verbonden aan de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) werd voor 2008 en de volgende jaren forfaitair vastgelegd op 2.833 k€₂₀₀₈, zoals aanvankelijk gepland in de begroting 2008. De compensatie wordt verdeeld over een vermindering van de toelagen van Infrabel (65,95% van het totaal, of - 1.868 k€), van de NMBS-Holding (23,78%, of - 674 k€) en van de NMBS (10,27%, of - 291 k€).

Een bedrag van 12 794 k€, afkomstig van de toelage van Infrabel (- 8 709 k€) en van de NMBS-Holding (- 4 085 k€), wordt overgebracht naar de toelage van de NMBS. Deze overdracht dekt de kostprijs van de vrijkaarten die de NMBS toekent aan de personeelsleden van Infrabel en van de NMBS-Holding.

Depuis 2009, un montant de 70 k€₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 k€₂₀₀₈, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

Conseil des Ministres du 23/10/2008 (réorganisation FIF)

En application de la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008, la dotation d'exploitation d'infrabel est diminuée de -296 700 k€₂₀₀₈ et celle de la SNCB de 3 300 k€₂₀₀₈ (soit 300 000 k€₂₀₀₈ au total), pour compenser la reprise par l'Etat des charges du Fonds d'Investissements ferroviaire (FIF).

La diminution de la dotation de la SNCB était liée à une modification du calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire dont le but principal était de favoriser les nouveaux opérateurs.

Conseil des Ministres du 23/10/2008 (économie de 346 Mio € sur la dotation d'investissements 2009)

Depuis 2009 également, la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu :

- une diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 k€ pour 2009 (AB 51 11 51.11.01) compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 k€₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 k€₂₀₀₉ en 2010 ;
- une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 k€₂₀₀₉ à partir de 2010.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation n'est pas appliqué à ces derniers montants.

Conseil des Ministres du 06/03/2009 (précompte professionnel)

Depuis 2009 encore, la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, est également applicable aux trois entreprises publiques qui sont en concurrence avec des entreprises privées. Pour Belgacom et le Groupe SNCB, cette mesure est applicable à partir du 1er janvier 2009 et pour La Poste SA à partir du 1er janvier 2010. Etant donné que seules les activités B-Cargo et Voyageurs International de la SNCB sont des activités en concurrence et que la réduction de dépenses est en vigueur à partir du 1er janvier 2009 pour tout le Groupe SNCB, une correction

Vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 k€₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van k€₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

Beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 (herstructurering FSI)

De beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 bepaalt ook een vermindering van de exploitatietoelage aan Infrabel met -296 700 k€₂₀₀₈ en aan de NMBS met 3 300 k€₂₀₀₈ (300 000 k€₂₀₀₈ in het totaal) ter compensatie van de overname door de Staat van de lasten van het Fonds voor Spoorweginvesteringen (FSI).

De vermindering van de toelage van de NMBS was verbonden aan een wijziging van de berekening van de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur, die hoofdzakelijk bedoeld was om de nieuwe operatoren te bevoordelen.

Beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 (besparing van 346 mio € op de investeringstoelage 2009)

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft ook het volgende beslist voor 2009 en de volgende jaren:

- een vermindering van de investeringstoelage aan de NMBS met 146 000 k€ in 2009 (BA 51 11 51.11.01) en een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 k€₂₀₀₉ in 2009 en met 10 000 k€₂₀₀₉ in 2010;
- een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200 000 k€ voor 2009 en een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 k€₂₀₀₉ vanaf 2010.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast op deze bedragen.

Ministerraad van 06/03/2009 (bedrijfsvoorheffing)

De algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 geldt ook voor de drie overheidsbedrijven die concurreren met privéondernemingen. Voor Belgacom en de NMBS-Groep gaat deze maatregel in op 1 januari 2009 en voor De Post N.V. op 1 januari 2010. Daar bij de NMBS-Groep enkel de activiteiten B-Cargo en Internationale Reizigers van de NMBS in aanmerking komen in het raam van de concurrentie en gelet op het feit dat de vermindering van de uitgaven vanaf 1 januari 2009 voor de hele NMBS-Groep geldt, heeft de Ministerraad van 06/03/2009

budgettaire sur les dotations au Groupe SNCB a été décidée par le Conseil des Ministres du 06/03/2009. La diminution de ces dotations a été estimée à un montant total de 70 millions d'euros en 2009 (69 600 k€ ont été retirés du budget 2009) et 84 millions euros en 2010. Ces montants sont provisoires. Le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. La ventilation entre les 3 sociétés se présente contractuellement comme suit :

(k€ ₂₀₀₉)	Estimation 2009	Estimation à partir 2010
SNCB	51 300	61 914
Infrabel	16 300	19 672
SNCB Holding	2 000	2 414
TOTAL	69 600	84 000

La SNCB Holding a fourni les données suivantes pour 2009 (1 = heures supplémentaires, 2 = travail de nuit et travail équipe et 3 = correction salariale structurelle) :

beslist een budgettaire correctie op de toelagen van de NMBS-groep toe te passen. De vermindering van de toelagen werd geraamd op 70 miljoen € in 2009 (69 600 k€ werden afgetrokken van de begroting 2009) en op 84 miljoen € in 2010.

Dit zijn voorlopige bedragen. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. De bedragen worden over de 3 vennootschappen als volgt uitgesplitst:

(k€ ₂₀₀₉)	Raming 2009	Raming vanaf 2010
NMBS	51 300	61 914
Infrabel	16 300	19 672
SNCB Holding	2 000	2 414
TOTAAL	69 600	84 000

De NMBS Holding heeft de volgende gegevens voor 2009 bezorgd (1 = overuren, 2 = nachtwerk en ploegwerk, 3 = structurele weddecorrectie) :

	Catégorie 1		Catégorie 2		Catégorie 3		TOTAL
	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial	Commercial	Non commercial	
Sncb	43.318,25	68.693,56	11.801.597,83	20.218.422,27	911.585,22	3.743.977,64	36.787.594,77
Infrabel		253.826,98		11.357.759,35		2.860.559,04	14.472.145,37
Holding		14.022,70		2.160.747,79	2.174,00	1.218.205,43	3.395.149,92
	43.318,25	336.543,24	11.801.597,83	33.736.929,41	913.759,22	7.822.742,11	
	379.861,49		45.538.527,24		8.736.501,33		54.654.890,06

	Categorie 1		Categorie 2		Categorie 3		TOTAAL
	Commercieel	Niet commercieel	Commercieel	Niet commercieel	Commercieel	Niet commercieel	
NMBS	43.318,25	68.693,56	11.801.597,83	20.218.422,27	911.585,22	3.743.977,64	36.787.594,77
Infrabel		253.826,98		11.357.759,35		2.860.559,04	14.472.145,37
Holding		14.022,70		2.160.747,79	2.174,00	1.218.205,43	3.395.149,92
	43.318,25	336.543,24	11.801.597,83	33.736.929,41	913.759,22	7.822.742,11	
	379.861,49		45.538.527,24		8.736.501,33		54.654.890,06

Dans le tableau ci-dessous se trouvent les montants réels (fournis par la SNCB Holding) de l'effet de la mesure concernant l'exonération du paiement du précompte professionnel pour 2010 et 2011 (secteurs non commerciaux). Les estimations pour 2012 sont les montants réels de 2011 ajustés à l'indexation exploitation (*1,029456). Pour l'estimation des montants en 2013, on applique à nouveau l'indexation exploitation aux montants réels de 2011 (*1,057948). La différence entre l'estimation des montants initiaux de 2011 et les montants réels de 2011 doivent être pris en considération dans le budget ajusté de 2012 (impact : +629 k€ pour la SNCB, +377 k€ pour Infrabel et +264 k€ pour SNCB Holding). Cette adaptation devrait intervenir dans le solde t-1, ce qui a un impact de +1.270 k€ sur le budget du groupe SNCB en 2012 (étant donné que les chiffres réels inférieurs sont déduits, les dotations augmentent donc).

In onderstaande tabel staan de reële bedragen (bezorgd door NMBS Holding) van het effect van de maatregel aangaande de vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing voor 2010 en 2011 (niet commerciële sectoren). De ramingen voor 2012 zijn de reële bedragen van 2011 aangepast aan de exploitatieindex (*1,029456). Voor de raming van de bedragen in 2013 is terug de exploitatie-index toegepast op de reële bedragen van 2011 (*1,057948). Het verschil tussen de raming van de initiële bedragen van 2011 en de reële bedragen van 2011 moet nog worden opgenomen in de aangepaste begroting voor 2012 (impact : +629 k€ voor NMBS, +377 k€ voor Infrabel en +264 k€ voor NMBS Holding). Deze aanpassing zou verwerkt moeten worden bij het saldo t-1, wat een impact heeft van +1.270 k€ op de begroting voor de NMBS-groep in 2012 (aangezien de lagere reële cijfers worden afgehouden van de

Il a été demandé de répartir 1.270 k€ du surplus des 2.915 k€ sur la dotation gratuité domicile-travail (AB 33.51.10.31.21.07), en engagement et en liquidation, comme suit :

- AB 33.51.10.31.22.02 SNCB Voyageurs : +629 k€;
- AB 33.51.10.31.22.51 Infrabel Infrastructure : +377 k€;
- AB 33.51.10.31.22.96 SNCB Holding : +264 k€.

toelagen, stijgen de toelagen dus). Er is gevraagd om 1.270 k € van het overschot van 2.915 k € op de toelage gratis woon-werkverkeer (BA 33.51.10.31.21.07) te herverdelen in vastlegging en vereffening naar :

- BA 33.51.10.31.22.02 NMBS Reizigers : +629 k €;
- BA 33.51.10.31.22.51 Infrabel Infrastructuur : +377 k €;
- BA 33.51.10.31.22.96 NMBS Holding : +264 k €.

	Réel 2010 Reëel 2010	Initial 2011 Initieel 2011	Réel 2011 Reëel 2011	Estimation 2012 Raming 2012	Estimation 2013 Raming 2013
SNCB :					
NMBS :	31 517 116,65	32.206.000,00	31.577.130,73	32.507.000,00	33.407.000,00
Infrabel :					
Infrabel :	19 058 189,96	19.475.000,00	19.097.731,88	19.661.000,00	20.205.000,00
SNCB Holding :					
NMBS Holding :	5 024 703,66	5.134.000	4.870.199,68	5.013.000,00	5.152.000,00
Total					
Totaal	55 600 010,27	56.815.000	55.545.062,29	57.181.000,00	58.764.000,00
Verschil/Différence			-1.269.937,71		

Diabolo

L'article 80 du contrat de gestion de la SNCB prévoit que l'Etat doit compenser la SNCB pour le droit d'utilisation du tronçon Diabolo. Cette compensation, exprimé en €₂₀₀₈, est estimée à 0 € pour 2008, 26 k€ pour 2009, 104 k€ pour 2010, 121 k€ pour 2011 et 180 k€ pour 2012. Les modalités d'indexation et de liquidation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base. Ces montants sont des montants estimés qui peuvent être adaptés à la réalité.

Sur base d'une étude présentée par la SNCB (Etude de Capita Symonds, une société britannique de consultance et de projet ; Tritel, un bureau d'étude spécialisé en mobilité), l'estimation pour 2010 et les années ultérieures a été rehaussée à 183 k€ par année.

La SNCB estime le budget nécessaire pour 2013 à 0,4 mio € (sous réserve), parce que la contribution par voyageur devrait augmenter à 4,32 € à partir du 8.6.2012.

Passage du Groupe SNCB aux normes comptables IFRS à partir de 2010 (deuxième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010)

Dans le cadre de la conversion vers les règles IFRS, les trois sociétés du Groupe SNCB alignent leur comptabilité tenue en BGAAP (Belgian Generally Accepted Accounting Principles) sur les principes IFRS

Diabolo

Artikel 80 van het beheerscontract bepaalt dat de Staat de NMBS moet vergoeden voor het gebruiksrecht voor het Diabolo-baanvak. Deze compensatie, uitgedrukt in €₂₀₀₈, is geraamd op 0 € voor 2008, 26 k€ voor 2009, 104 k€ voor 2010, 121 k€ voor 2011 en 180 k€ voor 2012. Deze compensatie wordt geïndexeerd en vereffend zoals de basisexploitatietoelage. Deze bedragen zijn geraamde bedragen die aan de realiteit kunnen worden aangepast.

Op basis van een studie die de NMBS heeft laten uitvoeren (studie van Capita Symonds : Britse consultancy en project firma en Tritel : studiebureau met specialisatie mobiliteit), is de raming voor 2010 en de volgende jaren verhoogd tot 183 k€ per jaar.

NMBS schat het benodigde budget voor 2013 op 0,4 mio € (onder voorbehoud) omdat de fee vanaf 8.6.2012 zou stijgen naar 4,32 € per reiziger.

Toepassing van de IFRS-normen bij de NMBS vanaf 2010 (tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en de NMBS, dat door de ministerraad van 19/03/2010 is goedgekeurd).

In het raam van de overgang naar de IFRS-normen baseren de drie vennootschappen van de NMBS-groep sedert 1 januari 2010 hun in BGAAP (Belgian Generally Accepted Accounting Principles) gehouden

(International Financial Reporting Standards) depuis le 1^{er} janvier 2010. Cette conversion est prévue par les contrats de gestion conclus entre l'Etat et les entreprises du Groupe SNCB (articles 89 du contrat SNCB Holding, article 83 du contrat Infrabel et article 84 du contrat SNCB) et implique que les dotations du programme budgétaire 33.51.1 (Transport ferroviaire) soient reventilées entre les dotations d'exploitation et d'investissements. Les règles comptables IFRS sont plus précises et plus contraignantes que les règles BGAAP concernant les dépenses à considérer comme investissements. Il s'en suit que la qualification IFRS de certaines dépenses relatives aux immobilisations corporelles et actifs incorporels en « investissements » ou en « exploitation » est différente de la qualification selon les règles BGAAP actuelles.

Les contrats de gestion prévoient explicitement que les modifications comptables n'entraînent pas de changement dans le montant total des dotations versées aux entreprises du Groupe SNCB (articles précités).

Les transferts sont les suivants :

- pour la SNCB : transfert de 22 634 k€₂₀₁₀ de la dotation d'exploitation vers la dotation d'investissements à partir de 2010 ;
- pour Infrabel : transfert de 69 616 k€₂₀₁₀ de la dotation d'investissements vers la dotation d'exploitation à partir de 2010 ;
- pour la SNCB Holding : transfert de 13 810 k€₂₀₁₀ de la dotation d'investissements vers la dotation d'exploitation à partir de 2010.

En raison de l'effet unique des mécanismes de report qui sont différents pour les dotations d'investissement et d'exploitation, l'adaptation, considérée globalement, n'a pas été neutre d'un point de vue budgétaire en 2010, mais a donné lieu à une réduction des crédits d'engagement d'un montant de 20 263 k€ et des crédits de liquidation d'un montant de 18 997 k€. Il n'y a pas d'impact négatif pour les sociétés vu que le report de 4 mensualités des dotations d'exploitation à l'année suivante est compensé par l'avance de 4 mensualités en mai.

Les montants sont exprimés en €₂₀₁₀ et l'indexation contractuelle leur est appliquée à partir de 2011. Hors inflation, le mécanisme est structurellement neutre mais des écarts seront observés chaque année compte tenu des mécanismes différents d'indexation des dotations d'exploitation et d'investissements.

L'impact en 2012 sur base annuelle est de 2 192 k €, décomposé comme suit:

boekhouding op de IFRS-normen (International Financial Reporting Standards). Deze overgang staat in de beheerscontracten tussen de Staat en de vennootschappen van de NMBS-groep (art. 89 van het contract NMBS Holding, art. 83 van het contract Infrabel en art. 84 van het contract NMBS). Dit impliceert dat de toelagen van het begrotingsprogramma 33.51.1 (Spoorvervoer) herverdeeld worden tussen de exploitatie- en de investeringtoelagen. De IFRS-regels zijn preciezer en dwingender dan de BGAAP-regels wat betreft uitgaven die als investeringen worden beschouwd. De IFRS-beschrijving van bepaalde uitgaven betreffende materiële vaste activa en immateriële vaste activa als « Investeringen » of « Exploitatie » verschilt van de beschrijving volgens de huidige BGAAP-regels.

In de beheerscontracten staat expliciet dat deze boekhoudkundige wijzigingen geen wijziging inhouden van het totale bedrag van de toelagen dat aan de vennootschappen van de NMBS-groep wordt gestort (voorgaande artikels).

De overdrachten gebeuren als volgt:

- voor de NMBS: overdracht van 22 634 k€₂₀₁₀ van de exploitatietoelage naar de investeringtoelage vanaf 2010;
- voor Infrabel: overdracht van 69 616 k€₂₀₁₀ van de exploitatietoelage naar de investeringtoelage vanaf 2010;
- voor de NMBS Holding: overdracht van 13 810 k€₂₀₁₀ van de exploitatietoelage naar de investeringtoelage vanaf 2010.

Door de impact van de verschillende overdrachtmechanismen voor investering- en exploitatietoelagen was de aanpassing globaal budgettair niet neutraal in 2010: de vastleggingskredieten werden met 20 263 k€ en de vereffeningskredieten met 18 997 k€ verminderd. Er is geen negatieve impact voor de vennootschappen omdat de overdracht van de 4 maandelijkse schijven voor de exploitatietoelage naar het volgende jaar gecompenseerd wordt door de 4 voorgeschoten maandelijkse schijven in mei.

De bedragen worden in €₂₀₁₀ uitgedrukt en de contractuele indexering wordt vanaf 2011 toegepast. Buiten de inflatie is het mechanisme structureel neutraal maar verschillen kunnen elk jaar worden vastgesteld rekening houdend met de verschillende indexeringmechanismen voor de exploitatie- en de investeringtoelage.

De impact in 2012 op jaarbasis is 2 192 k€, samengesteld als volgt:

	(k€)	k€ 2010	Index	k€ 2012	
51 1 0 31 22 02	SNCB – Exploitation voyageurs	-22 634	1,05198	-23.811	NMBS – Exploitatie reizigers
51 1 1 51 11 01	SNCB - Investissements	22 634	1,015912	22.994	NMBS - Investeringsen
51 1 0 31 22 51	Infrabel - Exploitation infrastructure	69 616	1,05198	73.235	Infrabel - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 51 11 51	Infrabel - Investissements	-69 616	1,015912	-70.724	Infrabel - Investeringsen
51 1 0 31 22 96	Holding - Exploitation infrastructure	13 810	1,05198	14.528	Holding - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 51 22 99	Holding - Investissements	-13 810	1,015912	-14.030	Holding - Investeringsen
Total		0		2.192	Totaal

L'impact en 2013 sur base lannuelle est de 1 536 k €, composé comme suit:

De impact in 2013 op jaarbasis is 1 536 k€, samengesteld als volgt:

	(k€)	k€ 2010	Index	k€ 2012	
51 1 0 31 22 02	SNCB – Exploitation voyageurs	-22 634	1,081091	-24.469	NMBS – Exploitatie reizigers
51 1 1 51 11 01	SNCB - Investissements	22 634	1,055837	23.898	NMBS - Investeringsen
51 1 0 31 22 51	Infrabel - Exploitation infrastructure	69 616	1,081091	75.261	Infrabel - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 51 11 51	Infrabel - Investissements	-69 616	1,055837	-73.503	Infrabel - Investeringsen
51 1 0 31 22 96	Holding - Exploitation infrastructure	13 810	1,081091	14.930	Holding - Exploitatie infrastructuur
51 1 1 51 22 99	Holding - Investissements	-13 810	1,055837	-14.581	Holding - Investeringsen
Total		0		1.536	Totaal

Réorganisation du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) – pour mémoire

Le prélèvement s'est fait sur les dotations d'investissement du groupe SNCB (voir annexe 7 des contrats de gestion 2008-2012).

Pour rappel, les dotations du Groupe SNCB ont été diminuées à partir de 2008 de 2 833 k€₂₀₀₈ pour couvrir le coût du SSICF transféré à charge du SPF. La compensation a été répartie par une diminution des dotations d'Infrabel (65,95% du total, soit -1 868 k€₂₀₀₈), de la SNCB Holding (23,78%, soit -674 k€₂₀₀₈) ainsi que de la SNCB (10,27%, soit -291 k€₂₀₀₈) (cf point 2.4 de la note au Conseil des Ministres du 06/06/2008 - approbation des contrats de gestion).

Suite à la réorganisation du SSICF en un fonds organique, le financement est assuré au moyen d'une redevance indexée, due par le gestionnaire de l'infrastructure (30%) et les opérateurs de chemin de fer (70% à répartir en fonction des trains-km).

Pour compenser l'impact de cette redevance sur les comptes des missions de service public, une intervention de 1 903 k€ a été octroyée en 2010. La

Reorganisatie van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) – pro memorie

De voorafname is gebeurd op de basisexploitatie-toelagen van de NMBS-groep (zie bijlage 7 bij de beheerscontracten 2008-2012).

Pro memorie: de toelagen van de NMBS-groep werden sedert 2008 met 2 833 k€₂₀₀₈ verminderd voor de dekking van kosten van de DVIS die ten laste van de FOD werd overgedragen. De compensatie werd gesplitst door een vermindering van de toelagen van Infrabel (65,95% van het totaal, of -1 868 k€₂₀₀₈), van de NMBS Holding (23,78%, of -674 k€₂₀₀₈) en van de NMBS (10,27%, of -291 k€₂₀₀₈) (cf. punt 2.4 van nota van de Ministerraad van 06/06/2008 – goedkeuring beheerscontracten).

Naar aanleiding van de reorganisatie van de DVIS in een organieke dienst, wordt de dienst gefinancierd bij middel van een geïndexeerde heffing die door de infrastructuurbeheerder (30%) en de spooroperatoren (70% naargelang van het aantal treinen-km) moet worden betaald.

Om de impact van deze heffing op de rekeningen van de opdrachten van openbare dienst te compenseren, werd in 2010 een tussenkomst van 1 903 k€

répartition a été la suivante :

AB 51 10 31.22.02 (SNCB) : +1 205 k€

AB 51 10 31.22.51 (Infrabel) : + 698 k€.

Réorganisation de l'Organisme d'enquête sur les Accidents ferroviaires (pour mémoire).

Suite à la réorganisation du service concerné en un fonds organique, le financement est assuré au moyen d'une redevance indexée, due par le gestionnaire de l'infrastructure (30%) et les opérateurs de chemin de fer (70% à répartir en fonction des trains-km).

Pour compenser l'impact de cette redevance sur les comptes des missions de service public, une intervention de 619 k€ a été octroyée en 2010. La répartition a été la suivante :

AB 51 10 31.22.02 : +392 k€

AB 51 10 31.22.51 : +227 k€.

Indexation de la dotation d'exploitation

Base légale: contrat de gestion SNCB: art 81; contrat de gestion SNCB Holding: art. 81 et contrat de gestion Infrabel: art. 76

Art. ... Indexation de la dotation d'exploitation

Le montant de la compensation est exprimé en €₂₀₀₈. Il est associé à une valeur d'indice de 107,44 pour l'indice santé et 106,38 pour l'indice services. Ces indices se rapportent au mois de décembre de l'année 2007.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution de l'indice santé et de l'indice services, à concurrence respectivement de 65 % et de 35 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux du mois de décembre de l'année qui la précède (par exemple, les indices de décembre 2008 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2009).

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

*Dotation contractuelle * ((I San déc_{t-1} / I San déc₀₇ * 0,65) + (I Serv déc_{t-1} / I Serv déc₀₇ * 0,35)).*

*Dotation contractuelle * ((I San déc_{t-1} / 107,44 * 0,65) + (I Serv déc_{t-1} / 106,38 * 0,35)).*

En dérogation au présent article, lorsque des montants relatifs aux dotations d'exploitation sont exprimés en € d'une autre année (année r) que 2008, la formule applicable à leur indexation pour l'année t est la suivante :

*Montant contractuel * ((I San déc_{t-1} / I San déc_{r-1} * 0,65) + (I Serv déc_{t-1} / I Serv déc_{r-1} * 0,35)).⁽²⁾*

toegekend. Dit werd verdeeld als volgt :

BA 51 10 31.22.02 (NMBS): +1 205 k€

BA 51 10 31.22.51 (Infrabel) : + 698 k€.

Reorganisatie van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen op het Spoor.

Naar aanleiding van de reorganisatie van de betrokken dienst in een organiek fonds, wordt de dienst gefinancierd bij middel van een geïndexeerde heffing die door de infrastructuurbeheerder (30%) en de spooroperatoren (70% naargelang van het aantal treinen-km) moet worden betaald.

Om de impact van deze heffing op de rekeningen van de opdrachten van openbare dienst te compenseren, werd in 2010 een tussenkomst van 619 k€ toegekend. Dit werd verdeeld als volgt :

BA 51 10 31.22.02: +392 k€

BA 51 10 31.22.51: +227 k€.

Indexering van de exploitatietoelagen

Wettelijke basis: beheerscontract NMBS: art 81; beheerscontract NMBS Holding: art. 81 en beheerscontract Infrabel: art. 76

Art. ... Indexering van de exploitatietoelage

"Het bedrag van de compensatie is uitgedrukt in €₂₀₀₈. Het is gekoppeld aan een indexwaarde van 107,44 voor de gezondheidsindex en 106,38 voor de dienstenindex. Die indexen hebben betrekking op december 2007.

Het bedrag van iedere jaartoelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de gezondheidsindex en de dienstenindex, tot beloop van respectievelijk 65 % en 35 %, ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexen zijn die van december van het voorgaande jaar (bijvoorbeeld de indexen van december 2008 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2009 te bepalen).

Toepasselijke formule voor de indexering van de toelage voor het jaar t:

*Contractuele toelage * ((I gezond dec t-1 / I gezond dec 07 * 0,65) + (I diensten dec t-1 / I diensten dec 07 * 0,35)).*

*Contractuele toelage * ((I gezond dec t-1 / 107,44 * 0,65) + (I diensten dec t-1 / 106,38 * 0,35)).*

In afwijking van dit artikel, wanneer de bedragen met betrekking tot de exploitatietoelagen in € van een ander jaar (jaar r) dan 2008 uitgedrukt worden, is de toepasselijke formule voor hun indexering voor het jaar t als volgt:

*Contractuele toelage * ((I gezond dec t-1 / I gezond dec r-1 * 0,65) + (I diensten dec t-1 / I diensten dec r-1 * 0,35)).⁽²⁾*

⁽²⁾ AR/KB 26/10/2010 (MB/BS 18/11/2010)

L'indexation exploitation est donc basée sur deux indices de décembre de l'année précédant cette année budgétaire (donc décembre 2012 pour le budget de 2013): précisément, l'indice de santé et l'indice des services. Etant donné que ces deux indices ne sont pas encore connus pour 2013, les paramètres du Bureau du Plan du 02/05/2012 sont utilisés pour l'estimation du budget 2013.:

- Indice santé: +2,7% (pour l'indexation du budget en 2013);
- Indice des services: +2,9% (pour l'indexation du budget en 2013) (ici on a pris comme approximation l'indice des prix à la consommation).

Les paramètres provisoires d'indexation sont les suivants :

	2011 ajusté	2012 ajusté	2013 initial
Index santé décembre année t-1	113,84	117,52	120,69
Variation	2,60%	3,23%	2,70%
Index services décembre année t-1	113,16	115,89	119,25
Variation	1,43%	2,41%	2,90%
Index 2008 = 1 Variation indice 2008=1	1,061026 2,18%	1,092272 2,94%	1,122505 2,77%
Index 2009 = 1 Variation indice 2009=1	1,026363 2,18%	1,056580 2,94%	1,085827 2,77%
Index 2010 = 1 Variation indice 2010=1	1,021859 2,19%	1,051980 2,95%	1,081091 2,77%
Index 2011 = 1 Variation indice 2011=1	1,000000 0,00%	1,029456 2,95%	1,057948 2,77%

Pour les montants exprimés en € 2008, l'indice contractuel d'indexation en € 2013 est estimé comme suit :

$$((I_{\text{San}} \text{ déc}_{t-1} / I_{\text{San}} \text{ déc}_{07} * 0,65) + (I_{\text{Serv}} \text{ déc}_{t-1} / I_{\text{Serv}} \text{ déc}_{07} * 0,35)) = 1,122505$$

Mécanisme de report au budget de l'année suivante

Le principe de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu pour les dotations d'exploitation. En 2013, sont payés le solde des 4 dernières mensualités de 2012 (de septembre à décembre) et 8 tranches mensuelles de 2013 (de janvier à août).

Le versement des 4 tranches mensuelles de septembre à décembre 2013 est reporté à charge du budget 2014.

Crédits

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

De l'exploitation index est donc basé sur deux indexen van december van het jaar voor deze van de begroting (dus december 2012 voor de begroting van 2013): namelijk die van de gezondheidsindex en de dienstenindex. Aangezien beide nog niet gekend zijn voor de index van 2013 zijn de parameters van het planbureau van 02/05/2012 gebruikt voor de raming van de begroting van 2013:

- Gezondheidsindex: +2,7% (voor de indexering van het budget in 2013);
- Dienstenindex: +2,9% (voor de indexering van het budget in 2013) (hiervoor nam men als proxy de index van de consumptieprijzen).

De voorlopige indexeringsparameters zien er als volgt uit :

	2011 aangepast	2012 aangepast	2013 Initieel
Gezondheidsindex december jaar t-1	113,84	117,52	120,69
Variatie	2,60%	3,23%	2,70%
Dienstenindex december jaar t-1	113,16	115,89	119,25
Variatie	1,43%	2,41%	2,90%
Index 2008 = 1 Variatie index 2008=1	1,061026 2,18%	1,092272 2,94%	1,122505 2,77%
Index 2009 = 1 Variatie index 2009=1	1,026363 2,18%	1,056580 2,94%	1,085827 2,77%
Index 2010 = 1 Variatie index 2010=1	1,021859 2,19%	1,051980 2,95%	1,081091 2,77%
Index 2011 = 1 Variatie index 2011=1	1,000000 0,00%	1,029456 2,95%	1,057948 2,77%

Voor de bedragen in € 2008 wordt de contractuele index in € 2013 als volgt geschat:

$$((I_{\text{gezond}} \text{ dec}_{t-1} / I_{\text{gezond}} \text{ dec}_{07} * 0,65) + (I_{\text{diensten}} \text{ dec}_{t-1} / I_{\text{diensten}} \text{ dec}_{07} * 0,35)) = 1,122505$$

Mechanisme van overdracht naar de begroting van volgend jaar

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden voor de exploitatietoelagen. In 2013 zullen de laatste 4 maandelijkse schijven van 2012 (van september tot en met december) en de eerste 8 maandelijkse schijven van 2013 (van januari tot en met augustus) worden betaald.

De storting van de laatste 4 maandelijkse schijven (van september tot en met december 2013) komt ten laste van de begroting 2014.

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k€)	2012 Ajusté Aangepast	2013 initial Initieel	2014 Indicatif Indicatief	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief
B 73 - Voyageurs - Dotation de base (- FIF) B 73 - Reizigers – Basistoelage (-FSI)	960.110	986.684	986.684	986.684	986.684
Voyageurs - Solde t-1 Reizigers – saldo t-1	311.510	320.037	328.895	328.895	328.895
Voyageurs - Report vers t+1 (4 mois) Reizigers - Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-320.037	-328.895	-328.895	-328.895	-328.895
B 80 - Diabolo - Dotation de base B 80 - Diabolo - Basistoelage	183	183	183	183	183
B 80 - Diabolo - Solde t-1 B 80 – Diabolo – Saldo t-1	61	61	61	61	61
B 80 - Diabolo - Report vers t+1 (4 mois) B 80 – Diabolo – Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-61	-61	-61	-61	-61
Conclave 23/10/2008 (compensation Invest 2009) Conclaaf 23/10/2008 (compensatie invest 2009)	10.566	10.858	10.858	10.858	10.858
Conclave 06/03/09 (exonération précompte) Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)	-32.507	-33.407	-33.407	-33.407	-33.407
Réorganisation SSICF Reorganisatie DVIS	0	0	0	0	0
Réorganisation Organe d'enquête Reorganisatie Onderzoeksorgaan	0	0	0	0	0
Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit) IFRS-normen (neutrale transfer invest-exploit)	-23.811	-24.469	-24.469	-24.469	-24.469
Normes IFRS - Solde t-1 IFRS-normen – Saldo t-1	-7.710	-7.937	-8.156	-8.156	-8.156
Normes IFRS - Report vers t+1 (4 mois) IFRS normen - Overdracht naar t+1 (4 maanden)	7.937	8.156	8.156	8.156	8.156
Conclave 12/2011 : 0 k € en 2012, -20.000 k € en 2013, -50.000 k € en 2014 Conclaaf 12/2011 : 0 k € in 2012, -20.000 k € in 2013, -50.000 k € in 2014	0	-14.123	-35.309	0	0
Conclave 12/2011 : -70.000 k € en 2013 et -100.000 k € en 2014 (tout sur exploitation) Conclaaf 12/2011 : -70.000 k € en 2013 en -100.000 k € en 2014 (alles op exploitatie)		-49.432	-70.617	0	0
Adaptation due aux mesures relatives au précompte professionnel pas encore dans le budget 2012 ajusté - aanpassing wegens maatregel bedrijfsvoorheffing nog niet in begroting 2012 ajusté	-629				
AB 51.10.31.22.02 - SNCB Voyageurs - CREDIT ENGAGEMENT = CREDIT LIQUIDATION	905.612	867.655	833.923	939.849	939.849

Mesures d'économie conclave 2012

Toutes les mesures d'économie reprises ci-dessous sont réparties de manière **provisoire**.

En 2013, en fonction de la réorganisation du groupe SNCB, les dotations d'exploitation diminueront de 20.000 k € :

- Le montant alloué à la SNCB sera diminué de 14.123 k€₂₀₁₃.
- Le montant alloué à Infrabel diminuera de 2.933 k€₂₀₁₃

Besparingsmaatregelen conclaaf 2012

Al de onderstaande besparingsmaatregelen zijn **voorlopig** verdeeld.

In 2013 zullen door de reorganisatie van de NMBS-groep de exploitatiedotaties met 20.000 k € verminderen :

- Het aan de NMBS toegekende bedrag wordt verminderd met 14.123 k€₂₀₁₃.
- Het aan Infrabel toegekende bedrag wordt verminderd met 2.933 k€₂₀₁₃

- Le montant alloué à SNCB Holding diminuera de 2.944 k€₂₀₁₃.

A partir de 2013, la dotation d'exploitation de la SNCB Holding sera augmentée de 7.998 k € courants, en raison du financement alternatif par la SNCB Holding de l'acquisition du nouveau matériel roulant par la SNCB en 2012.

En 2014, en fonction de la réorganisation du groupe SNCB, les dotations d'exploitation diminueront de 50.000 k €:

- Le montant alloué à la SNCB sera diminué de 35.309 k€₂₀₁₄.
- Le montant alloué à Infrabel diminuera de 7.332 k€₂₀₁₄.
- Le montant alloué à SNCB Holding diminuera de 7.359 k€₂₀₁₄.

Aucune de ces économies ne se fera au détriment des dépenses en lien avec la sécurité ferroviaire.

En 2013, les allocations de base du groupe SNCB seront diminuées de 70.000 k€₂₀₁₃.

- Le montant alloué à la SNCB sera diminué de 49.432 k€₂₀₁₃.
- Le montant alloué à Infrabel diminuera de 10.265 k€₂₀₁₃.
- Le montant alloué à SNCB Holding sera diminué de 10.303 k€₂₀₁₃.

En 2014, les dotations d'exploitation du groupe SNCB diminueront de 100.000 k€₂₀₁₄.

- Le montant alloué à la SNCB diminuera de 70.617 k€₂₀₁₄.
- Le montant alloué à Infrabel diminuera de 14.665 k€₂₀₁₄.
- Le montant alloué à SNCB Holding diminuera de 14.718 k€₂₀₁₄.

Les mesures d'économie ci-avant pour 2013 et 2014 ne font pas partie des projets de troisièmes avenants aux contrats de gestion avec le groupe SNCB.

Pour les estimations de 2015 et 2016, des économies ne sont pas prévues.

- Het aan NMBS Holding toegekende bedrag wordt verminderd met 2.944 k€₂₀₁₃.

Vanaf 2013 zal de exploitatiedotatie voor de NMBS Holding verhoogd worden met 7.998 courante k €, wegens de alternatieve financiering door NMBS Holding van de aankoop van nieuw rollend materieel door NMBS in 2012.

In 2014 zullen door de reorganisatie van de NMBS-groep de exploitatiedotaties met 50.000 k € verminderen:

- Het aan de NMBS toegekende bedrag wordt verminderd met 35.309 k€₂₀₁₄.
- Het aan Infrabel toegekende bedrag wordt verminderd met 7.332 k€₂₀₁₄.
- Het aan NMBS Holding toegekende bedrag wordt verminderd met 7.359 k€₂₀₁₄.

Geen enkele van de voornoemde besparingen zal ten koste mogen gaan van de uitgaven met betrekking tot de spoorwegveiligheid.

In 2013 worden de exploitatietoelagen van de NMBS-groep verminderd met 70.000 k€₂₀₁₃.

- Het aan de NMBS toegekende bedrag wordt verminderd met 49.432 k€₂₀₁₃.
- Het aan Infrabel toegekende bedrag wordt verminderd met 10.265 k€₂₀₁₃.
- Het aan NMBS Holding toegekende bedrag wordt verminderd met 10.303 k€₂₀₁₃.

In 2014 worden de exploitatietoelagen van de NMBS-groep verminderd met 100.000 k€₂₀₁₄.

- Het aan de NMBS toegekende bedrag wordt verminderd met 70.617 k€₂₀₁₄.
- Het aan de Infrabel toegekende bedrag wordt verminderd met 14.665 k€₂₀₁₄.
- Het aan NMBS Holding toegekende bedrag wordt verminderd met 14.718 k€₂₀₁₄.

De voorgaande besparingsmaatregelen in 2013 en 2014 maken geen deel uit van de ontwerpen van derde bijvoegsels aan de beheerscontracten met de NMBS-groep

Voor de ramingen van 2015 en 2016 is er uitgegaan van geen besparingen.

A.B. 33 51 10 31.22.05 (Bud DO PA AB) — Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service RER, au profit de la SNCB.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	11 008	11	11	11	11	11
		305	623	729	729	729
b	11 008	11	11	11	11	11
		305	623	729	729	729

Base juridique

- Article 156, 1° de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.
- Décision du Conseil des Ministres des 20/21 mars 2004 relative au Réseau Express Régional de Bruxelles : Phasage de la mise en service et financement du déficit d'exploitation.
- Décision du Comité de concertation Gouvernement fédéral – Gouvernement des Communautés et des Régions du 11 octobre 2005 portant sur l'actualisation du plan d'investissement 2004-2007 du Groupe SNCB, avant-dernier tiret de la notification (pour mémoire).
- Décision du Conseil des Ministres du 21/12/2006 relative à l'achat et au financement de matériel roulant pour le RER
- Articles 11, 12 et 75 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB

Note explicative.

L'Accord de Coopération du 4 avril 2003 établit que l'Etat et les Régions, chacun en ce qui le concerne, assurent le financement de l'infrastructure nécessaire et du matériel roulant dans le cadre du RER. La SNCB a établi les calculs nécessaires quant au déficit d'exploitation supplémentaire qui sera généré jusqu'à 2010 par l'extension graduelle de l'offre.

Le calcul tient compte, notamment, des recettes provenant d'un nombre plus élevé de voyageurs, ainsi que des dépenses supplémentaires relatives aux frais de personnel, d'énergie, de la redevance d'utilisation de l'infrastructure et de l'entretien du matériel roulant. L'article 75 du contrat de gestion de la SNCB prévoit que, pour les années 2008 à 2012, les montants de cette dotation spécifique sont estimés comme suit:

- 2008: 5.512 k€ (€₂₀₀₈);
- 2009: 10.778 k€ (€₂₀₀₈);
- 2010: 10.449 k€ (€₂₀₀₈);
- 2011: 10.449 k€ (€₂₀₀₈);
- 2012: 10.449 k€ (€₂₀₀₈).

Pour 2011 et 2012, il s'agit de montants estimés qui peuvent être adaptés au moyen des données résultant de l'exploitation du réseau RER.

B.A. 33 51 10 31.22.05 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met GEN-treinen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	11	11	11	11	11	11
	008	305	623	729	729	729
b	11	11	11	11	11	11
	008	305	623	729	729	729

Juridische basis

- Artikel 156, 1° van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.
- Beslissing van de Ministerraad van 20/21 maart 2004 betreffende het Brusselse GEN. Fasering en financiering van het exploitatietekort.
- Beslissing van het overlegcomité Federale Regering– Gewest- en Gemeenschapsregeringen van 11 oktober 2005 betreffende de updating van het investeringsplan 2004-2007 van de NMBS-Groep, voorlaatste streepje van de bekendmaking (pro memorie).
- Beslissing van de Ministerraad van 21/12/2006 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Art. 11, 12 en 75 van het beheerscontract 2008 - 2012 van de NMBS.

Verklarende nota

Het Samenwerkingsakkoord van 4 april 2003 stelt dat de Staat en de Gewesten voor de financiering van de nodige infrastructuur en van het rollend materieel in het kader van het GEN zorgen. De NMBS heeft toen de nodige berekeningen gemaakt i.v.m. het bijkomende exploitatietekort dat door de geleidelijke uitbreiding van het aanbod zal ontstaan t.e.m. 2010.

De berekening houdt vooral rekening met de inkomsten die ontstaan door een groter aantal reizigers, alsook met de aanvullende uitgaven inzake personeel, energie, gebruiksvergoeding voor de infrastructuur en onderhoud van het rollend materieel. Voor de jaren 2008 - 2012 is deze specifieke toelage, bepaald in artikel 75 van het beheerscontract met de NMBS, als volgt geschat:

- 2008: 5.512 k€ (€₂₀₀₈);
- 2009: 10.778 k€ (€₂₀₀₈);
- 2010: 10.449 k€ (€₂₀₀₈);
- 2011: 10.449 k€ (€₂₀₀₈);
- 2012: 10.449 k€ (€₂₀₀₈).

Voor 2011 en 2012 gaat het om geraamde bedragen die kunnen worden aangepast op basis van de exploitatiegegevens van het GEN.

La SNCB transmet chaque année à l'administration une actualisation des recettes et des coûts liés à l'offre RER, sur la base des détails qui ont servi à estimer les montants précités.

Ces montants peuvent être revus sur la base de l'actualisation.

Les modalités d'indexation et de liquidation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base (voir AB 51 10 31.22.02). Le mécanisme de report de 4 mensualités à l'année suivante est appliqué depuis 2009.

Dans le tableau ci-dessous sont présentés les résultats d'exploitation estimés réalisés par relation en 2009 et en 2010.

Relations	2009 (en k€ ₂₀₀₉)	2010 (en k€ ₂₀₁₀)
Bruxelles - Leuven	-3.806	-3.581
Bruxelles - Braine-le-Comte	-1.764	-1.466
Bruxelles - Malines	-2.837	-3.377
Bruxelles - Dendermonde		-2.993
Ottignies - Leuven		-2.984
Ligne 28		-1.386
Total	-8.407	-15.787

Par comparaison avec les prévisions utilisées pour établir les dotations prévues par le contrat de gestion (art 75), la mise en œuvre de la relation Bruxelles – Dendermonde a été retardée de 2009 à 2010 et les relations Ottignies – Leuven et la Ligne 28 sont ajoutées à partir de 2010.

Le tableau ci-dessous présente la différence entre les estimations et le contrat de gestion de la SNCB.

En k € ₂₀₁₁	2011	2012	In k € ₂₀₁₁
Budget prévu dans le contrat de gestion	11.087	11.087	Voorziene budget in beheerscontract
Estimation SNCB	15.745	15.445	Raming NMBS
Différence	-4.658	-4.358	Verschil

La SNCB a fourni en 2012 les estimations suivantes en ce qui concerne les résultats d'exploitation des relations RER pour les exercices de 2011 à 2015.

De NMBS levert de administratie jaarlijks een actualisering van de opbrengsten en kosten m.b.t. het GEN-aanbod en dit aan de hand van de details die hebben gediend voor de raming van de bovenvermelde bedragen. Deze bedragen kunnen worden herzien op grond van de actualisering.

Deze toelage wordt geïndexeerd en vereffend op dezelfde wijze als de basisexploitatie-toelage (zie BA 51 10 31.22.02). Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar het volgende jaar wordt toegepast sedert 2009.

In onderstaande tabel staan de geraamde exploitatieresultaten per verbinding in 2009 en in 2010.

Verbindingen	2009 (in k€ ₂₀₀₉)	2010 (in k€ ₂₀₁₀)
Brussel - Leuven	-3.806	-3.581
Brussel – 's Gravenbrakel	-1.764	-1.466
Brussel - Mechelen	-2.837	-3.377
Brussel - Dendermonde		-2.993
Ottignies - Leuven		-2.984
Lijn 28		-1.386
Totaal	-8.407	-15.787

In vergelijking met de gebruikte ramingen voor de in het beheerscontract voorziene toelagen (art.75), werd de indienststelling van de verbinding Brussel – Dendermonde van 2009 naar 2010 verschoven en werden de verbinding Ottignies – Leuven en de Lijn 28 bijgevoegd vanaf 2010.

Onderstaande tabel geeft het verschil weer tussen de ramingen en het beheerscontract van NMBS.

NMBS heeft in 2012 de volgende ramingen bezorgd wat betreft de exploitatieresultaten van de GEN-verbindingen voor de boekjaren 2011 tot 2015.

Résultats par relation (en k€ ₂₀₁₁)	2011	2012	2013	2014	2015	Resultaten per verbinding (in k€ ₂₀₁₁)
Bruxelles - Leuven	-3.597	-3.572	-3.546	-3.520	-3.492	Brussel - Leuven
Bruxelles - Braine-le-Comte	-1.467	-1.448	-1.428	-1.407	-1.386	Brussel - 's Gravenbrakel
Bruxelles - Malines	-3.331	-3.237	-3.202	-3.165	-3.127	Brussel - Mechelen
Bruxelles - Dendermonde	-2.955	-2.843	-410	-369	-325	Brussel - Dendermonde
Ottignies - Leuven	-3.016	-2.989	-2.962	-2.952	-2.942	Ottignies - Leuven
Ligne 28	-1.379	-1.356	-770	-743	-712	Lijn 28
Total	-15.745	-15.445	-12.318	-12.156	-11.984	Totaal

Pour mémoire, l'ajustement du budget 2010 provient uniquement de l'indexation, l'adaptation demandée par la SNCB ayant été refusée.

Compte tenu des directives budgétaires et en l'absence de base légale indiscutable, cette réestimation n'est pas reprise dans les budgets pour 2011 et les années ultérieures.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

Pro memorie, de aanpassing van de begroting 2010 komt louter door de indexering daar de door de NMBS gevraagde aanpassing geweigerd werd.

Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is deze herschatting in de begrotingen voor 2011 en de volgende jaren niet hernomen.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k€)	2012 Ajusté <i>Aangepast</i>	2013 initial <i>Initieel</i>	2014 Indicatif <i>Indicatief</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	(k€)
B 75 - Dotation de base	11 413	11 729	11 729	11 729	11 729	<i>B 75 - Basistoelage</i>
Solde t-1	3 696	3 804	3 910	3 910	3 910	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1 (4 mois)	-3 804	-3 910	-3 910	-3 910	-3 910	<i>Overdracht naar t+1 (4 maanden)</i>
engagement = liquidation	11 305	11 623	11 729	11 729	11 729	vastlegging = vereffening

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.09 (Bud DO PA AB) — Contribution pour le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains à grande vitesse, au profit de la SNCB.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	6	6	6	6	6	6
	468	658	843	843	843	843
b	6	6	6	6	6	6
	454	639	825	843	843	843

Base juridique

- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : articles 23, 76 et 81.

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.09 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het binnenlands vervoer van reizigers met hogesnelheidstreinen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	6	6	6	6	6	6
	468	658	843	843	843	843
b	6	6	6	6	6	6
	454	639	825	843	843	843

Juridische basis

- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS : art. 23, 76 en 81.

Note explicative.

L'article 76 du contrat de gestion de la SNCB prévoit les dotations suivantes visant à compenser les coûts associés aux dessertes intérieures par trains à grande vitesse dont question à l'article 23:

- 2008: 7 332 k€₂₀₀₈;
- 2009: 7 009 k€₂₀₀₈;
- 2010: 6 096 k€₂₀₀₈;
- 2011: 6 096 k€₂₀₀₈;
- 2012: 6 096 k€₂₀₀₈.

Les modalités d'indexation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base (voir AB 51 10 31.22.02).

La dotation se décompose comme suit, en €₂₀₀₈:

Verklarende nota

Overeenkomstig artikel 76 van het beheerscontract van de NMBS worden de volgende toelagen toegekend ter compensatie van de kosten die verbonden zijn aan de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen waarvan sprake in artikel 23.

- 2008: 7 332 k€₂₀₀₈;
- 2009: 7 009 k€₂₀₀₈;
- 2010: 6 096 k€₂₀₀₈;
- 2011: 6 096 k€₂₀₀₈;
- 2012: 6 096 k€₂₀₀₈.

Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatie-toelage (zie BA 51 10 31.22.02).

De toelage bestaat uit (in €₂₀₀₈):

		2007	2008	2009	2010		
Dorsale Wallonne	Tronçon Mons - Liège Compensation SNCF Total	1 516 855 1 128 179 2 645 034	3 181 397 1 128 179 4 309 576	3 153 083 1 128 179 4 281 262	3 124 204 1 128 179 4 252 383	Waalse as Baanvak Bergen-Luik Compensatie SNCF Totaal	
Axe flamand	Tronçon Bruxelles - Ostende	1 875 431	1 865 067	1 854 496	1 843 713	Vlaamse As Baanvak Brussel - Oostende	
Paris - Liège	Tronçon Bruxelles - Liège	1 770 614	1 758 576	873 149	0	Parijs - Luik Baanvak Brussel - Luik	
Paris - Anvers	Tronçon Bruxelles - Anvers	787 608	782 142	0	0	Parijs - Baanvak Brussel - Antwerpen	
Correction contrat (1)			-1 383 361			Correctie contract (1)	
Total		7 078 687	7 332 000	7 008 907	6 096 096	Totaal	

(1) la dotation contractuelle pour 2008 a été limitée au crédit disponible dans le cadre des discussions relatives aux contrats de gestion, malgré une estimation initiale supérieure de la SNCB.

Dès 2010, la prévision de subvention reste stable.

La dotation est versée proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée à l'article 23 est assurée. Le calcul des jours où la prestation ne serait pas assurée neutralise les cas de force majeure ou les événements extérieurs à la SNCB. La SNCB doit transmettre, pour le 15 avril de chaque année, à l'administration, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les quatre années suivantes, qui intègre les dispositions de l'article 23.

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année

(1) de contractuele toelage voor 2008 werd beperkt tot het beschikbare krediet in het raam van de besprekingen betreffende de beheerscontracten ondanks een hogere initiale raming van de NMBS.

Vanaf 2010 blijft de geraamde subsidie stabiel.

Deze toelage wordt gestort in evenredigheid met het aantal dagen dat de lijnen bedoeld in artikel 23 worden bediend. De berekening van de dagen waarop de lijnen niet worden bediend, neutraliseert de gevallen van overmacht of omstandigheden buiten de wil van de NMBS. De NMBS bezorgt tegen 15 april van elk jaar aan de administratie, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot deze bediende lijnen voor het afgelopen dienstjaar alsook een prognose voor de volgende vier jaren, overeenkomstig de bepalingen van het artikel 23.

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het

suivante (10 %) ne sont pas reportés en crédits d'engagements.

Le tableau ci-dessous donne les résultats selon le rapport SNCB pour l'année 2011.

	Montant 12/2011
Activité Transporteur Thalys	
Produits	2.145.533,91
Charges	-10.152.739,80
Activité Distributeur Thalys	
Produits	425.901,21
Charges	-558.337,23
Solde	-8.139.641,91

Crédits

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

(k€)	2012 Ajusté Aangepast	2013 initial Initieel	2014 Indicatif Indicatief	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	(k€)
engagement	6.658	6.843	6.843	6.843	6.843	vastlegging
Solde t-1	647	666	684	684	684	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1	-666	-684	-684	-684	-684	<i>Overdracht naar t+1</i>
liquidation	6.639	6.825	6.843	6.843	6.843	vereffening

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.13 (Bud DO PA AB) — *Dotation pour la liaison Anvers-Noorderkempen, au profit de la SNCB.*

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	2	2	2	2	2	2
	086	147	207	207	207	207
b	2	2	2	2	2	2
	081	141	201	207	207	207

Base juridique

Contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB : article 77 (Anvers-Noorderkempen), article 81 (indexation).

Note explicative.

L'article 77 du Contrat de gestion de la SNCB prévoit que, en fonction de la mise en service effective de la relation Anvers - Noorderkempen, la SNCB reçoit, sur base annuelle, une dotation supplémentaire d'un montant de 1 966 k€₂₀₀₈ afin de couvrir le déficit d'exploitation. Les modalités d'indexation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base.

volgende jaar betaalbaar zijn (10 %) niet overgedragen in vastleggingskredieten.

Onderstaande tabel geeft de resultaten weer volgens het NMBS rapport voor het boekjaar 2011.

	Bedrag 12/2011
Activiteit Vervoerder Thalys	
Opbrengsten	2.145.533,91
Kosten	-10.152.739,80
Activiteit Distributeur Thalys	
opbrengsten	425.901,21
Kosten	-558.337,23
Saldo	-8.139.641,91

Kredieten

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend :

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.13 (Beg OA AP BA) — *Toelage voor de verbinding Antwerpen-Noorderkempen, ten gunste van de NMBS.*

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	2	2	2	2	2	2
	086	147	207	207	207	207
b	2	2	2	2	2	2
	081	141	201	207	207	207

Juridische basis

Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS: artikel 77 (Antwerpen-Noorderkempen) en artikel 81 (indexering).

Verklarende nota

Krachtens artikel 77 van het beheerscontract ontvangt de NMBS een bijkomende toelage ten bedrage van 1 966 k€₂₀₀₈ om het exploitatietekort te dekken, naargelang van de effectieve indienststelling van de verbinding Antwerpen-Noorderkempen. Deze toelage wordt geïndexeerd op dezelfde wijze als de basisexploitatietoelage.

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (10 %) ne sont pas reportés en crédits d'engagements.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent comme suit :

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (10 %) niet overgedragen in vastleggingskredieten.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k€)	2012 Ajusté <i>Aangepast</i>	2013 initial <i>Initieel</i>	2014 Indicatif <i>Indicatief</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	(k€)
Base annuelle	2 147	2 207	2 207	2 207	2 207	<i>Jaarbasis</i>
ENGAGEMENT	2 147	2 207	2 207	2 207	2 207	VASTLEGGING
Solde t-1	209	215	221	221	221	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1	-215	-221	-221	-221	-221	<i>Overdracht naar t+1</i>
LIQUIDATION	2 141	2 201	2 207	2 207	2 207	VEREFFENING

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.51 (Bud DO PA AB) — Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, au profit d'Infrabel.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	179	185	180.4	174.7	196.7	196.7
c	415	772	49	74	71	71
	179	185	180.4	174.7	196.7	196.7
b	415	772	49	74	71	71

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991, portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (art. 3 et 156).
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel: article 74 (dotation), article 76 (indexation), article 77 (paiement)
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 k€ 2009 pour 2009 et de 10 000 k€ 2009 en 2010 ainsi que par une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 k€ 2009 à partir de 2010).
- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le

Deze bedragen worden geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.51 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
	179	185	180.4	174.7	196.7	196.7
c	415	772	49	74	71	71
	179	185	180.4	174.7	196.7	196.7
b	415	772	49	74	71	71

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (art. 3 en 156).
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 74 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringstoelage van de NMBS met 146 000 k€ voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 k€ 2009 voor 2009 en met 10 000 k€ 2009 in 2010 en vermindering van de investeringstoelage van Infrabel met 200 000 k€ voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 k€ 2009 vanaf 2010).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering

Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de – 69 600 k€ en 2009 et – 84 000 k€ à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB)

- Premier avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009 (AR du 21/08/2009, publié au Moniteur Belge le 29/09/2009).
- Deuxième avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 concernant le passage aux normes IFRS (AR du 26/10/2010, publié au moniteur Belge le 18/11/2011).
- Arrêté royal fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de participation aux coûts du contrôle par l'Autorité de sécurité de la sécurité du transport ferroviaire et du développement de la réglementation, approuvé par le CM du 28/05/2010, pour mémoire
- Arrêté royal fixant le montant de la redevance due par le détenteur d'un agrément de sécurité et par les détenteurs d'un certificat de sécurité partie B qui utilisent le réseau ferroviaire belge, au titre de recouvrement des coûts de l'Organisme d'enquête pour les enquêtes d'accident et pour le niveau général de sécurité, approuvé par le CM du 28/05/2010, pour mémoire
- Mesures d'économie conclave budget 2012.

Note explicative.

La dotation au bénéfice d'Infrabel, anciennement à charge de l'AB 51 10 31.00.03, a été transférée en 2009 à charge de la présente nouvelle AB 51 10 31.22.51.

Pour mémoire, la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02 contient un historique de la dotation d'exploitation contractuelle des 3 entreprises publiques.

La dotation de base contractuelle pour l'exploitation de l'infrastructure par Infrabel était initialement de 430 817 k€₂₀₀₈ en 2008 et de 430 747 k€₂₀₀₈ à partir de 2009.

Pour rappel, depuis 2009, un montant de 70 k€₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 k€₂₀₀₈, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met – 69 600 k€ in 2009 en – 84.000 k€ vanaf 2010, voor de hele NMBS-Groep).

- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel, dat door de Ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd (KB van 21/08/2009, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 29/09/2009).
- Tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 afgesloten door de Staat en Infrabel, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd (KB van 26/10/2010, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18/11/2011) betreffende de toepassing van de IFRS-normen.
- Koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorwegnet, als deelneming in de kosten van de Veiligheidsinstantie voor het toezicht op de veiligheid van het spoorvervoer en de ontwikkeling van de regelgeving - goedgekeurd door de MR van 28/05/2010, pro memorie
- Koninklijk besluit tot vaststelling van het bedrag van de bijdrage, verschuldigd door de houder van een veiligheidsvergunning en de houders van een veiligheidscertificaat deel B die gebruik maken van het Belgische spoorwegnet, met het oog op de dekking van de kosten van het Onderzoeksorgaan voor het onderzoek van ongevallen en van het algemeen veiligheidsniveau - goedgekeurd door de MR van 28/05/2010, pro memorie.
- Besparingsmaatregelen conclaaf begroting 2012

Verklarende nota

De toelage ten gunste van Infrabel die vroeger ten laste van de BA 51 10 31.00.03 kwam, is in 2009 overgedragen naar de nieuwe BA 51 10 31.22.51.

Ter herinnering: de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02 bevat een overzicht van de contractuele exploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven.

De contractuele basistoelage voor de exploitatie van de infrastructuur door Infrabel bedraagt 430 817 k€₂₀₀₈ in 2008 en 430 747 k€₂₀₀₈ vanaf 2009.

Pro memorie: vanaf 2009 wordt een bedrag van k€₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 k€₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

La décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 prévoit que cette dotation de base est diminuée de 317 472 k€₂₀₀₈ (soit 300 000 k€ 2005 moins 3 300 k€₂₀₀₈ compensé sur la dotation d'exploitation de la SNCB), pour compenser la reprise par l'Etat des charges du Fonds d'Investissements ferroviaire (FIF). Pour rappel, la création du FIF en 2005 avait imposé à Infrabel une charge supplémentaire de 300 000 k€ constants par an jusqu'en 2008. Cette charge a été compensée par une augmentation équivalente de la redevance d'utilisation de l'infrastructure à charge de la SNCB. La dotation de cette dernière a en conséquence été augmentée de 300 000 k€₂₀₀₅, indexés car la redevance l'est aussi. Cette opération n'était pas totalement neutre pour l'Etat depuis 2006 car Infrabel recevait des redevances indexées alors que ses charges restaient fixes.

La compensation de la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, entraîne une diminution de la dotation d'Infrabel de 16 300 k€₂₀₀₉ en 2009 et de 19 672 k€₂₀₀₉ à partir de 2010, en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009. Ces montants sont provisoires et le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. Cette mesure et l'actualisation des montants sont décrits à l'AB 51.10.31.22.02.

Sont également décrits à l'AB 51.10.31.22.02, les impacts des éléments suivants :

- Passage du Groupe SNCB aux normes comptables IFRS à partir de 2010 (2^{ème} avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010)
- Réorganisation du Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de fer (SSICF) – pour mémoire
- Réorganisation de l'Organisme d'enquête sur les Accidents ferroviaires (pour mémoire).
- Mesures d'économie conclaves ini 2012

La décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 k€₂₀₀₉ à partir de 2010. Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation n'est pas appliqué à ces montants.

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft beslist dat de basistoelage met 317.472 k€ 2008 wordt verminderd (300 000 k€ 2005 min 3 300 k€₂₀₀₈ die worden gecompenseerd op de exploitatietoelage van de NMBS) ter compensatie van de overname door de Staat van de lasten van het Fonds voor Spoorweginvesteringen (FSI). Ter herinnering, de oprichting van het FSI in 2005 betekende een aanvullende last van 300 000 k constante € per jaar voor Infrabel en dit tot 2008. Deze last werd gecompenseerd door een gelijke verhoging van het gebruiksrecht voor de infrastructuur ten laste van de NMBS. De toelage voor de NMBS werd bijgevolg verhoogd met een geïndexeerd bedrag van 300 000 k€₂₀₀₅ omdat het gebruiksrecht ook wordt geïndexeerd. Deze operatie was niet helemaal neutraal voor de Staat vanaf 2006 omdat Infrabel geïndexeerde rechten ontving terwijl haar lasten onveranderlijk bleven.

De compensatie voor de algemene vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 heeft als gevolg een vermindering van de toelage aan Infrabel met 16 300 k€₂₀₀₉ in 2009 en met 19 672 k€₂₀₀₉ vanaf 2010, zoals beslist tijdens de Ministerraad van 06/03/2009. Het zijn voorlopige bedragen en het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. Deze maatregel en de actualisering van de bedragen worden uitvoerig uitgelegd bij de BA 51.10.31.22.02.

De impact van de volgende elementen wordt ook beschreven in de BA 51.10.31.22.02:

- Toepassing van IFRS-normen in de boekhouding van de NMBS-groep vanaf 2010 (2^{de} bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS, goedgekeurd door de Ministerraad van 19/03/2010)
- Reorganisatie van de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) – pro memorie
- Reorganisatie van het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor (pro memorie)
- Besparingsmaatregelen conclaaf ini 2012

De Ministerraad van 23/10/2008 heeft ook de volgende beslissing genomen: een vermindering van de investeringstoelage aan Infrabel met 200 000 k€ voor 2009 gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 k€₂₀₀₉ vanaf 2010. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast op deze bedragen.

Pour rappel, l'article 74 du contrat Infrabel prévoit une variabilisation de sa dotation d'exploitation en fonction de la régularité, avec une marge de +/- 3 500 k€₂₀₀₈.

Le bonus malus pour 2011 s'élève à -3 714 k€ (-3 500 k€₂₀₀₈ x 1,061026). Étant donné que Mt-1 (301.491 = le nombre de minutes réelles de retard occasionné par Infrabel en 2010 sur la base des rapports "Relations") est plus grand que Zt-1, la limite supérieure prévue (260 000 x 85 805 917,98 / 84 197 648,9 = 264 966,3 minutes). Ci-après les km/train réels de 2010 : 85 805 917,98 et les km/train de 2008, 84 197 648,9.

Pour 2012, le bonus-malus s'élève à -3 823 k€ (-3 500 k€₂₀₀₈ x 1,092272). Étant donné que Mt-1 (303.741 = le nombre réel de minutes de retard causé par Infrabel en 2011 sur base des rapports "Relazen") est plus grand que Zt-1, la limite supérieure prévue (260 000 x 90 515 625,76 / 84 197 648,9 = 279 509,74 minutes). Ici les chiffres réels des kilomètres-train pour 2011 sont: 90.515.625,76 et pour 2008, les kilomètres-train sont de 84.197.648,9.

De ce malus, 4/12èmes ou 1.274 k€ sont reportés en 2013.

Le projet de troisième avenant au contrat de gestion Infrabel comprend les montants réels de ces bonus-malus : La partie variable de la dotation d'exploitation a atteint un montant de -1.281 k€₂₀₀₉ en 2009, de -2.170 k€₂₀₁₀ en 2010, de -3.714 k€₂₀₁₁ en 2011 et de -3.823 k€₂₀₁₂ en 2012."

Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02. Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

Ter herinnering: artikel 74 van het beheerscontract met Infrabel voorziet in een variabilisatie van de exploitatietoelage naargelang van de regelmaat, met een marge van +/- 3 500 k€₂₀₀₈.

De bonus malus voor 2011 bedraagt -3 714 k€ (-3 500 k€₂₀₀₈ x 1,061026). Aangezien dat Mt-1 (301.491 = het werkelijke aantal minuten vertraging veroorzaakt door Infrabel in 2010 op basis van de verslagen "Relazen") groter is dan Zt-1, de voorziene bovengrens (260 000 x 85 805 917,98 / 84 197 648,9 = 264 966,3 minuten). Hierbij zijn de reële treinkilometers van 2010: 85 805 917,98 en de treinkilometers van 2008, 84 197 648,9.

Voor 2012 bedraagt de bonus malus -3 823 k€ (-3 500 k€₂₀₀₈ x 1,092272). Aangezien dat Mt-1 (303.741 = het werkelijke aantal minuten vertraging veroorzaakt door Infrabel in 2011 op basis van de verslagen "Relazen") groter is dan Zt-1, de voorziene bovengrens (260 000 x 90 515 625,76 / 84 197 648,9 = 279.509,74 minuten). Hierbij zijn de reële treinkilometers van 2011: 90.515.625,76 en de treinkilometers van 2008, 84.197.648,9.

Van deze malus wordt 4/12 de of 1.274 k€ overgedragen naar 2013.

Het ontwerp van derde bijvoegsel aan het beheerscontract met Infrabel bevat de reële bedragen van deze bonus malus : Het variabele gedeelte van de exploitatietoelage bedroeg -1.281 k€₂₀₀₉ in 2009, -2.170 k€₂₀₁₀ in 2010, -3.714 k€₂₀₁₁ in 2011 en -3.823 k€₂₀₁₂ in 2012."

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld in de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02. Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k€)	2012 Ajusté Aangepast	2013 initial Initieel	2014 Indicatif Indicatief	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief
I 74 -Infrastructuur (transfert de 51.10.3103) I 74 - Infrastructuur (transfer van 51.10.3103)	123.509	130.857	130.857	130.857	130.857
Solde t-1 Saldo t-1	40.369	41.170	43.619	43.619	43.619
Report vers t+1 Overdracht naar t+1	-41.170	-43.619	-43.619	-43.619	-43.619
Conclave 23/10/2008 (compensation Invest 2009) Conclaaf 23/10/2008 (compensatie invest 2009)	10.566	10.858	10.858	10.858	10.858
Conclave 06/03/09 (exonération précompte) Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)	-19.661	-20.205	-20.205	-20.205	-20.205
Réorganisation SSICF Reorganisatie DVIS	0	0	0	0	0

Réorganisation Organe d'enquête Reorganisatie Onderzoeksorgaan	0	0	0	0	0
Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit) IFRS-normen (neutrale transfer invest-exploit)	73.235	75.261	75.261	75.261	75.261
Normes IFRS - Solde t-1 IFRS-normen - Saldo t-1	23.713	24.412	25.087	25.087	25.087
Normes IFRS - Report vers t+1 (4 mois) IFRS-normen – Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-24.412	-25.087	-25.087	-25.087	-25.087
Conclave 12/2011 : 0 k € en 2012, -20.000 k € en 2013, -50.000 k € en 2014 Conclaaf 12/2011 : 0 k € in 2012, -20.000 k € in 2013, -50.000 k € in 2014	0	-2.933	-7.332	0	0
Conclave 12/2011 : -70.000 k € en 2013 et -100.000 k € en 2014 (tout sur exploitation) Conclaaf 12/2011 : -70.000 k € in 2013 en -100.000 k € in 2014 (alles op exploitatie)		-10.265	-14.665	0	0
Adaptation due aux mesures concernant le précompte professionnel pas encore au budget 2012 ajusté - aanpassing wegens maatregel bedrijfsvoorheffing nog niet in begroting 2012 ajusté	-377				
AB 51.10.31.22.51 - Infrastructure Infrabel - CREDIT ENGAGEMENT = CREDIT LIQUIDATION	185.772	180.449	174.774	196.771	196.771

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.52 (Bud DO PA AB) — Contribution pour l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire du RER, au profit d'Infrabel.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1.356	1.392	1.432	1.445	1.445	1.445
b	1.356	1.392	1.432	1.445	1.445	1.445

Base juridique

- Décision du Conseil des Ministres des 20/21 mars 2004 relative au Réseau Express Régional de Bruxelles : Phasage de la mise en service et financement du déficit d'exploitation.
- Décision du Conseil des Ministres du 21/12/2006 relative à l'achat et au financement de matériel roulant pour le RER.
- Contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et Infrabel : article 75 (dotation), article 76 (indexation), article 77 (paiement).

Note explicative

Pour rappel, il a été proposé, à partir de 2009, de ne conserver à charge de l'AB 51 10 31.22.05 que la dotation au bénéfice de la SNCB. La dotation au bénéfice d'Infrabel a en conséquence été transférée à charge de la présente nouvelle AB 51 10 31.22.52.

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.52 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de spoorweginfrastructuur van het GEN, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1.356	1.392	1.432	1.445	1.445	1.445
b	1.356	1.392	1.432	1.445	1.445	1.445

Juridische basis

- Beslissing van de Ministerraad van 20/21 maart 2004 betreffende het Brusselse GEN : Fasering van de indienststelling en financiering van het exploitatietekort.
- Beslissing van de Ministerraad van 21/12/2006 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel: artikel 75 (toelage), artikel 76 (indexering), artikel 77 (storting).

Verklarende nota

Ter herinnering, vanaf 2009 vormt de BA 51 10 31.22.05 enkel de toelage ten gunste van de NMBS. De toelage ten gunste van Infrabel is bijgevolg overgedragen naar deze nieuwe BA 51 10 31.22.52.

Le calcul tient compte, notamment, des redevances provenant d'un nombre plus élevé de trains-km, des dépenses relatives aux frais de personnel et d'entretien des installations. Il est établi sur base de 57 km de voie supplémentaires à entretenir.

La hausse progressive des redevances d'utilisation de l'infrastructure perçues de la SNCB, alors que les coûts d'entretien sont fixes, a permis une diminution des coûts de 2007 à 2009.

L'article 75 du contrat de gestion d'Infrabel prévoit pour les années 2008 à 2010 les montants suivants:

2008: 2 291 k€₂₀₀₈

2009: 1 287 k€₂₀₀₈

2010: 1 287 k€₂₀₀₈.

« Pour les années postérieures à 2010, les montants de cette dotation seront fixés par voie d'avenant au présent contrat de gestion, sur base d'un calcul analogue à celui qui sous-tend les montants établis pour la période de 2007 à 2010. De 2011 à 2013, ces montants sont estimés à 1 287 k€₂₀₀₈ par an.

Infrabel fournit chaque année à l'administration une actualisation des coûts et profits relatifs à la nouvelle offre. Cette actualisation reprend au moins les détails qui ont été communiqués lors de l'évaluation des montants mentionnés ci-dessus. Sur la base de ce rapport, les montants ci-dessus peuvent être adaptés de commun accord. »

Infrabel a fourni une réestimation des coûts et profits pour 2009 de 3 209 k€₂₀₀₉ au lieu de 1 330 k€₂₀₀₉ attribués contractuellement, soit + 1 879 k€₂₀₀₉. Pour 2010 et 2011, l'estimation du déficit RER fournie par Infrabel s'élève à respectivement 3 227 k€₂₀₁₀ et 3.484 k€₂₀₁₁ à comparer aux respectivement 1 336 k€₂₀₁₀ et 1 366 k€₂₀₁₁ en vertu de l'article 75 du contrat de gestion d'Infrabel. Une hausse similaire était attendue pour les années suivantes. Cette adaptation n'a pas été prise en compte lors de l'ajustement 2010 car le contrat n'impose la révision des montants qu'à partir de 2011. Compte tenu des directives budgétaires et du manque de base légale indiscutable, cette réestimation n'a pas été reprise dans les propositions de budget pour 2011 et les années suivantes.

L'indexation est détaillée dans la fiche de l'AB 51 10 31.22.02. Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services). Le mécanisme de report de 4 mensualités à l'année suivante est appliqué à partir de 2009.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits sont estimés comme suit :

De berekening houdt vooral rekening met heffingen ontstaan door een groter aantal treinkilometers, de uitgaven met betrekking tot de kosten voor het personeel en het onderhoud van de installaties. De berekening wordt opgemaakt op basis van 57 km extra te onderhouden spoor. De geleidelijke stijging van de door de NMBS betaalde gebruiksrechten voor de infrastructuur en de vaste onderhoudskostprijs, zorgt voor een vermindering van de kosten tussen 2007 en 2009.

Artikel 75 van het beheerscontract van Infrabel voorziet in de volgende bedragen voor de jaren 2008 tot 2010:

2008: 2 291 k€₂₀₀₈

2009: 1 287 k€₂₀₀₈

2010: 1 287 k€₂₀₀₈

“Voor de jaren na 2010 zullen de bedragen van deze toelage worden vastgelegd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract op basis van dezelfde berekening die werd gebruikt voor de jaren 2007-2010. Voor 2011, 2012 en 2013 worden deze bedragen op 1 287 k€₂₀₀₈ per jaar geraamd.

Infrabel bezorgt jaarlijks aan de administratie een actualisatie van de kosten en baten betreffende het nieuwe aanbod. Deze actualisatie omvat ten minste de details die bij de evaluatie van de voornoemde bedragen werden meegedeeld. Op basis van dit verslag kunnen de bovenvermelde bedragen in onderlinge overeenstemming worden aangepast.”

Infrabel heeft een raming van de kosten en de baten geleverd voor 2009 van 3 209 k€₂₀₀₉ i.p.v. k€₂₀₀₉ die contractueel toegekend werden, aldus + 1 879 k€₂₀₀₉. Voor 2010 en 2011 bedraagt de raming van het GEN-deficit geleverd door Infrabel respectievelijk 3 227 k€₂₀₁₀ en 3 484 k€₂₀₁₁ te vergelijken met respectievelijk 1 336 k€₂₀₁₀ en 1 366 k€₂₀₁₁ volgens artikel 75 van het beheerscontract van Infrabel. Een gelijkwaardige stijging was de komende jaren verwacht. Er werd hiermee geen rekening gehouden bij de aanpassing 2010 omdat het beheerscontract de herziening van de bedragen pas vanaf 2011 oplegt. Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is deze herschatting in de begrotingsvoorstellen voor 2011 en de volgende jaren niet hernomen.

Details betreffende de indexering staan vermeld in de fiche van de BA 51 10 31.22.02. Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex). Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt toegepast vanaf 2009.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten als volgt berekend:

(k€)	2012 Ajusté Aangepast	2013 initial Initieel	2014 Indicatif Indicatief	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	(k€)
I 75 - Dotation de base	1 406	1 445	1 445	1 445	1 445	I 75 - Basistoelage
Solde t-1	455	469	482	482	482	Saldo t-1
Report vers t+1 (4 mois)	-469	-482	-482	-482	-482	Overdracht naar t+1 (4 maanden)
engagement = liquidation	1 392	1 432	1 445	1 445	1 445	vastlegging = vereffening

A.B. 33 51 10 31.22.53 (Bud DO PA AB) — Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Diabolo, au profit d'Infrabel.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	9	9	9	9	9	9
	221	492	599	599	599	599
b	9	9	9	9	9	9
	221	492	599	599	599	599

Ce crédit est compensé sur l'AB 51 11 51.11.51. Voir l'AB 51 11 51.11.01 ci-dessous pour une synthèse des dotations d'investissements.

Dans le contrat de concession, la redevance est calculée différemment de ce qui est indiqué dans le contrat de gestion conclu avec Infrabel, à l'article 78, soit: « Cette dotation est indexée sur la base de la moyenne de l'indice sante sur douze mois courant à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1 par rapport à l'index santé d'octobre 2008, à savoir 111,29 ».

L'indexation telle que décrite ci-dessus fait partie du projet de troisième avenant en cours, dans lequel ces propositions sont estimées pour 2013.

Cela n'a aucun impact sur le total des dotations et c'est donc neutre sur le plan budgétaire.

A.B. 33 51 10 31.22.54 (Bud DO PA AB) — Contribution compensant la redevance de disponibilité pour le PPP Liefkenshoek Rail Link, au profit d'Infrabel.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-	50 610	50 610	50 610	50 610
b	-	-	50 610	50 610	50 610	50 610

Ce crédit est compensé sur l'AB 51 11 51.11.51. Voir l'AB 51 11 51.11.01 ci-dessous pour une synthèse des dotations d'investissements.

B.A. 33 51 10 31.22.53 (Beg OA AP BA) — Bijdrage ter compensatie voor de kosten van het ter beschikking stellen inzake de PPS Diabolo, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	9	9	9	9	9	9
	221	492	599	599	599	599
b	9	9	9	9	9	9
	221	492	599	599	599	599

Dit bedrag wordt gecompenseerd op de BA 51 11 51.11.51. Zie de BA 51 11 51.11.01 voor een synthese van de investeringstoelagen.

In de concessieovereenkomst wordt de vergoeding anders berekend dan vermeld in het beheerscontract met Infrabel, artikel 78, namelijk: Deze toelage wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over een periode van twaalf maanden vanaf 1 november van jaar t-2 tot 31 oktober van jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29. De indexatie zoals hierboven beschreven maakt deel uit van het ontwerp van derde bijvoegsel aan de hand waarop deze voorstellen voor de begroting 2013 zijn geraamd.

Dit heeft geen impact op de totaliteit van de toelagen en is dus budgettair neutraal.

B.A. 33 51 10 31.22.54 (Beg OA AP BA) — Bijdrage ter compensatie van de beschikbaarheidsvergoeding voor het PPS-project Liefkenshoek Rail Link, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-	50 610	50 610	50 610	50 610
b	-	-	50 610	50 610	50 610	50 610

Dit bedrag wordt gecompenseerd op de BA 51 11 51.11.51. Zie de BA 51 11 51.11.01 voor een synthese van de investeringstoelagen.

A.B. 33 51 10 31.22.95 (Bud DO PA AB) — Contribution au financement du nouveau matériel roulant RER, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	30 035	30	30	30	30	30
		035	035	035	035	035
b	30 035	30	30	30	30	30
		035	035	035	035	035

Base juridique

- L'article 85 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding
- Décision du Conseil des Ministres du 4 juillet 2008 concernant l'acquisition et le financement du matériel roulant pour le RER.
- Contrat relatif au financement du matériel roulant RER entre l'Etat Belge et la SNCB Holding, approuvé par la décision du Conseil des Ministres du 04/07/2008 précitée.

Ces montants sont fixés par le contrat de gestion et ne sont pas indexables.

A.B. 33 51 10 31.22.96 (Bud DO PA AB) — Contribution de base, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c		188	188.8	181.8	203.9	203.9
	183 083	932	45	34	11	11
b		188	188.8	181.8	203.9	203.9
	183 083	932	45	34	11	11

Base juridique

- Article 78 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding.
- Décision du conclave budgétaire du 06/03/09 concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, comme prévue dans le Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010 (diminution estimée des dotations de – 69 600 k€ en 2009 et – 84 000 k€ à partir de 2010, pour l'ensemble du Groupe SNCB)
- 1er avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.
- 2ème avenant au contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 concernant le passage aux normes IFRS.
- Mesures d'économie conclave ini 2012

B.A. 33 51 10 31.22.95 (Beg OA AP BA) — Bijdrage ter financiering van nieuw rollend GEN-materieel, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	30	30	30	30	30	30
	035	035	035	035	035	035
b	30	30	30	30	30	30
	035	035	035	035	035	035

Juridische basis

- Artikel 85 van het beheerscontract 2008-2012 NMBS-Holding.
- Beslissing van de Ministerraad van 04/07/2008 betreffende de aankoop en de financiering van het rollend materieel voor het GEN.
- Contract betreffende de financiering van het rollend materieel afgesloten tussen de Belgische Staat en de NMBS, dat door de Ministerraad op 04/07/2008 werd goedgekeurd.

Deze bedragen zijn in het beheerscontract vastgelegd en worden niet geïndexeerd.

B.A. 33 51 10 31.22.96 (Beg OA AP BA) — Basisbijdrage ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	183	188	188.8	181.8	203.9	203.9
	083	932	45	34	11	11
b	183	188	188.8	181.8	203.9	203.9
	083	932	45	34	11	11

Juridische basis

- Artikel 78 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding.
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 06/03/09 betreffende de algemene vrijstelling van betaling van de bedrijfsvoorheffing vanaf 2009 ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 (geraamde vermindering van de toelagen met – 69 600 k€ in 2009 en – 84 000 k€ vanaf 2010, voor de hele NMBS-Groep)
- Eerste bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS Holding, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.
- Tweede bijvoegsel bij het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS Holding, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd betreffende de toepassing van de IFRS-normen.
- Besparingsmaatregelen conclaaf ini 2012

Note explicative.**Dotation contractuelle de base**

Pour mémoire, la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02 contient un historique de la dotation d'exploitation contractuelle des 3 entreprises publiques. Depuis 2009, un montant de 70 k€₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 k€₂₀₀₈, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

La compensation de la mesure concernant l'exonération générale du paiement du précompte professionnel, en application du Plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010, entraîne une diminution de la dotation de la SNCB Holding de 2 000 k€₂₀₀₉ en 2009 et de 2 414 k€₂₀₀₉ à partir de 2010, en application de la décision du Conseil des Ministres du 06/03/2009. Ces montants sont provisoires et le mécanisme de report de 4 mensualités à charge de l'année suivante n'est pas applicable. Cette mesure et l'actualisation des montants sont décrits à l'AB 51.10.31.22.02.

L'article 79 du contrat de gestion de la SNCB Holding prévoit le renforcement de la mission Sécurité de Holding depuis 2007 et l'ajustement de cette dotation dès que les coûts relatifs à l'exercice de cette mission spécifique pourront être établis clairement. Ayant obtenu une dotation complémentaire entre autres pour les actions inscrites au plan Terrorisme qui fait partie intégrante du plan stratégique visé aux articles 22 et 23 du Contrat de Gestion, elle a été portée, en 2008, à 19 587 k€. Ce sont donc les comptes définitifs de 2008 qui permettent d'établir le bon ajustement de cette dotation. Afin d'assurer l'équilibre du compte d'exploitation en 2008, la dotation Sécurité doit être majorée de 2 600 k€₂₀₀₈, soit $2\,600\text{ k€} \times 1,038371 = 2\,700\text{ k€}_{2010}$.

Compte tenu du report de 4 douzièmes de la dotation 2010 vers le budget 2011, l'impact en 2010 a été limité à 1 800 k€. L'impact global de cette majoration est neutre, puisqu'elle est compensée, à due concurrence, par une diminution de la dotation de base allouée à la SNCB Holding versée en fonction de l'article 78 du Contrat de Gestion.

Le projet du troisième avenant de la SNCB holding complète l'article 78 par : « À partir de 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 2.600 k€₂₀₀₈, et transférée à la dotation d'exploitation destinée à la mission relative aux activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire. »

Pour mémoire, un crédit de 1 000 k€ avait été libéré en 2008 à titre d'acompte sur un budget global estimé à 2

Verklarende nota**Contractuele basistoelage**

Ter herinnering: de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02 bevat een overzicht van de contractuele exploitatietoelage voor de 3 overheidsbedrijven.

Vanaf 2009 wordt een bedrag van 70 k€₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, of een totaal van 210 k€₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de certificatieprocedures voor de kwaliteitsmeting door een extern orgaan.

De compensatie voor de algemene vrijstelling van de bedrijfsvoorheffing ter uitvoering van het relanceplan en het interprofessioneel akkoord 2009-2010 heeft als gevolg een vermindering van de toelage aan de NMBS-Holding met 2 000 k€₂₀₀₉ in 2009 en met 2 414 k€₂₀₀₉ vanaf 2010, zoals beslist tijdens de Ministerraad van 06/03/2009. Het zijn voorlopige bedragen en het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar het volgende jaar wordt niet toegepast. Deze maatregel en de actualisatie van de bedragen worden uitvoerig uitgelegd bij de BA 51.10.31.22.02.

Artikel 79 van het beheerscontract met de NMBS-Holding voorziet in een versterking van de veiligheidsopdrachten van de Holding vanaf 2007. Het bedrag van deze toelage wordt aangepast zodra de kostprijs van deze opdrachten duidelijk kunnen worden vastgelegd. Daar een bijkomende toelage werd toegekend inzonderheid voor de acties uit het Terrorismeplan dat integraal deel uitmaakt van het strategische plan bedoeld in de artikels 22 en 23 van het beheerscontract, stond het bedrag in 2008 op 19 587 k€. Na de definitieve rekeningen van 2008 zal deze toelage juist kunnen worden aangepast. Voor het evenwicht van de exploitatierekening in 2008, moet de toelage Veiligheid met 2.600 k€₂₀₀₈, of $2\,600\text{ k€} \times 1,038371 = 2\,700\text{ k€}_{2010}$ worden vermeerderd.

Rekening houdend met de overdracht van 4 twaalfden van de toelage 2010 naar de begroting 2011 werd de impact in 2010 tot 1 800 k€ beperkt. De globale impact van deze verhoging is neutraal omdat ze wordt gecompenseerd door een vermindering van de basistoelage voor de NMBS Holding die overeenkomstig artikel 78 van het beheerscontract wordt gestort.

Het ontwerp van derde bijvoegsel met NMBS Holding vult artikel 78 aan met :

“Vanaf 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 2.600 k€₂₀₀₈ en overgedragen naar de exploitatietoelage voor de opdracht betreffende de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen.”

Pro memorie, een krediet van 1 000 k€ werd vrijgemaakt in 2008 als voorschot op het globaal

045 k€ pour l'année 1 de la plate-forme commune à créer afin de gérer la conception de la carte à puce interoperable entre les 4 opérateurs belges (e-ticketing). Sur l'octroi de 1 000 k€, 715 k€ ont été justifiés. Un solde de 285 k€ a donc pu être récupéré auprès de la SNCB Holding en 2010. Par rapport à 2010, la dotation augmente ainsi de 285 k€ en 2011.

Le projet du troisième avenant ajoute ce qui suit à l'article 78 : « En 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée une seule fois de 285 k€₂₀₁₀. Il s'agit ici d'un solde injustifié pour les coûts relatifs à la création d'une plateforme commune pour l'e-ticketing. »

En application de la décision du conclave budgétaire du 16/10/2009, la dotation de la SNCB Holding a été diminuée de 1 412 k€₂₀₁₀ par an depuis 2010, compte tenu du transfert des compétences du service de médiation du Groupe SNCB vers un organisme spécifique au sein du SPF Mobilité et Transport. Etant donné que le transfert de ce service n'a pas été réalisé en 2010, il est nécessaire de mettre une nouvelle fois 1 410 k€ à la disposition de la SNCB-holding.

La différence de 2 k€ se justifie par les coûts supportés par le SPF dans le cadre du traitement des plaintes en application du règlement 2007/1371. Sur base d'une estimation plus précise des coûts réels, la diminution a été réévaluée à 1 069 k€ en 2011 et 1 394 k€ pour 2012.

Le projet du troisième avenant de la SNCB Holding ajoute ce qui suit à l'article 78 : « En 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 2 k €₂₀₁₀ en raison des coûts engendrés par le SPF Mobilité et Transports dans le cadre du traitement des plaintes en application du Règlement (CE) n° 1371/2007. En 2011, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 1.069 k€₂₀₁₁ et en 2012, de 1.344 k€₂₀₁₂ en raison du transfert des compétences du service de médiation du groupe SNCB vers le SPF Mobilité et Transports à partir du 16 mars 2011. ».

La réorganisation du Comité Consultatif des usagers impose qu'un montant de 35 k€ soit soustrait de la dotation de la SNCB Holding à partir de 2012 pour le report de la charge liée aux coûts de réalisation de ce Comité, qui iront, après la réforme, vers le SPF Mobilité et Transport. Compte tenu des directives budgétaires et du manque de base légale indiscutable, cette réestimation n'a pas été reprise dans les propositions de budget pour 2011 et 2012. Etant donné que cette réestimation est reprise dans le projet de troisième avenant avec SNCB Holding, elle fait déjà bien partie des propositions 2013.

geraamde budget van 2 045 k€ voor het jaar 1 van het gemeenschappelijke platform dat moet worden opgericht voor het ontwerpen van de interoperabele chipkaart voor de 4 Belgische operatoren (e-ticketing). 715 k€ van de 1 000 k€ werden verantwoord. Een saldo van 285 k€ kon dus bij NMBS Holding in 2010 worden gerecupereerd. Ten opzichte van 2010, stijgt de toelage zo met 285 keuro in 2011.

Het ontwerp van derde bijvoegsel voegt hetvolgende toe aan artikel 78 : "In 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage éénmalig verminderd met 285 k€₂₀₁₀. Het gaat hier om een niet verantwoord saldo voor de kosten inzake de oprichting van een gemeenschappelijk platform voor e-ticketing."

Naar aanleiding van de beslissing van het begrotingsconclaaf van 16/10/2009, werd de toelage van de NMBS Holding met 1 412 k€₂₀₁₀ per jaar sedert 2010 verminderd, rekening houdend met de overdracht van de bevoegdheden van de ombudsdienst van de NMBS-groep naar een specifiek orgaan binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. Aangezien de transfer van deze dienst niet gerealiseerd werd in 2010, is het nodig 1 410 k€ opnieuw ter beschikking te stellen van de NMBS-holding.

Het verschil van 2 k€ wordt verantwoord door kosten die de FOD maakte in het kader van de behandeling van klachten in toepassing van het reglement 2007/1371. Op basis van een preciezere raming van de reële kostprijs werd de vermindering herschat op 1.069 k€ in 2011 en op 1 344 k€ voor 2012.

Het ontwerp van derde bijvoegsel met NMBS Holding voegt hetvolgende toe aan artikel 78 : "In 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 2 k €₂₀₁₀ wegens de kosten die de FOD Mobiliteit en Vervoer maakte in het kader van de behandeling van klachten in toepassing van de verordening (EG) nr. 1371/2007. In 2011 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 1.069 k€₂₀₁₁ en in 2012 met 1.344 k€₂₀₁₂ wegens de overdracht van de bevoegdheden van de ombudsdienst van de NMBS-groep naar de FOD Mobiliteit en Vervoer sinds 16 maart 2011."

De reorganisatie van het Raadgevend Comité van de Gebruikers vereist dat een bedrag van 35 k€ van de toelage van de NMBS Holding vanaf 2012 wordt afgetrokken voor de overdracht van de last i.v.m. de werkingskosten van dit Comité dat na zijn hervorming naar de FOD Mobiliteit en Vervoer gaat. Rekening houdend met de begrotingsrichtlijnen en bij gebrek aan een onweerlegbare wettelijke basis, is deze herschatting in de begrotingsvoorstellen voor 2011 en 2012 niet hernomen. Aangezien dit opgenomen is in het ontwerp van derde bijvoegsel met NMBS Holding, maakt het wel al deel uit van de voorstellen 2013.

L'impact des mesures budgétaires sur les dotations au groupe SNCB, prises lors du conclave ini 2012, sont décrites en détail dans l'AB 51.10.31.22.02.

Toutes les mesures d'économie ci-dessous sont **provisoirement** réparties.

Pour SNCB Holding, cela concerne : *En 2013, les dotations d'exploitation du fait de la réorganisation du groupe SNCB diminueront de 20.000 k € : Le montant alloué à la SNCB Holding diminuera de 2.944 k€ 2013.*

A partir de 2013, la dotation d'exploitation pour la SNCB Holding sera augmentée de 7.998 k € courants, en raison du financement alternatif via la SNCB Holding de l'acquisition du nouveau matériel roulant par la SNCB en 2012.

En 2013, les dotations d'exploitation du groupe SNCB seront diminuées de 70.000 k€₂₀₁₃...

Le montant alloué à la SNCB Holding sera diminué de 10.303 k€ 2013.

En 2014, le montant alloué au groupe SNCB diminuera de 100.000 k€₂₀₁₄.

Le montant alloué à la SNCB Holding sera diminué de 14.718 k€ 2014.

Indexation

Les paramètres d'indexation communs aux dotations d'exploitation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22..02.

Mécanisme de report au budget de l'année suivante

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu pour la dotation de base.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

De impact van de besparingsmaatregelen op de toelagen aan de NMBS-groep, genomen tijdens het conclaaf ini 2012, wordt uitvoerig beschreven in de BA 51.10.31.22.02.

Al de onderstaande besparingsmaatregelen zijn **voorlopig** verdeeld.

Voor NMBS Holding betreft het : *In 2013 zullen door de reorganisatie van de NMBS-groep de exploitatiedotaties met 20.000 k € verminderen :*

Het aan NMBS Holding toegekende bedrag wordt verminderd met 2.944 k€₂₀₁₃.

Vanaf 2013 zal de exploitatiedotatie voor de NMBS Holding verhoogd worden met 7.998 courante k €, wegens de alternatieve financiering door NMBS Holding van de aankoop van nieuw rollend materieel door NMBS in 2012.

In 2013 worden de exploitatietoelagen van de NMBS-groep verminderd met 70.000 k€₂₀₁₃.

Het aan NMBS Holding toegekende bedrag wordt verminderd met 10.303 k€ 2013.

In 2014 worden de exploitatietoelagen van de NMBS-groep verminderd met 100.000 k€₂₀₁₄.

Het aan NMBS Holding toegekende bedrag wordt verminderd met 14.718 k€ 2014.

Indexering

De gemeenschappelijke indexeringsparameters voor de exploitatietoelagen staan gedetailleerd vermeld in de begrotingsfiche van de BA 51 10 31.22.02.

Mechanisme van overdracht naar de begroting van volgend jaar

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden voor de basistoelage.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k€)	2012 Ajusté Aangepast	2013 initial Initieel	2014 Indicatif Indicatief	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief
H 78 – Infrastructure - Infrastructuur	182.642	187.697	187.697	187.697	187.697
Solde t-1 – saldo t-1	59.403	60.881	62.566	62.566	62.566
Report vers t+1 – Overdracht naar t+1	-60.881	-62.566	-62.566	-62.566	-62.566
Conclave 06/03/09 (exonération précompte) Conclaaf 06/03/09 (vrijstelling bedrijfsvoorheffing)	-5.013	-5.152	-5.152	-5.152	-5.152
Conclave 16/10/2009 (transfert médiation) Conclaaf 16/10/2009 (transfer ombudsdienst)	-1.394	-1.527	-1.527	-1.527	-1.527
Frais fonctionnement Comité Consultatif Functioneringskosten Raadgevend Comité	-35	-35	-35	-35	-35
Normes IFRS (transfert neutre invest-exploit) IFRS-normen (neutrale transfer invest-exploit)	14.528	14.930	14.930	14.930	14.930

Normes IFRS - Solde t-1					
IFRS-normen – Saldo t-1	4.704	4.843	4.977	4.977	4.977
Normes IFRS - Report vers t+1 (4 mois)					
IFRS-normen – Overdracht naar t+1 (4 maanden)	-4.843	-4.977	-4.977	-4.977	-4.977
Conclave 12/2011 : 0 k € en 2012, -20.000 k € en 2013, -50.000 k € en 2014					
Conclaaf 12/2011 : 0 k € in 2012, -20.000 k € in 2013, -50.000 k € in 2014	0	-2.944	-7.359	0	0
Conclave 12/2011 : -70.000 k € en 2013 et -100.000 k € en 2014 (tout sur exploitation)					
Conclaaf 12/2011 : -70.000 k € in 2013 en -100.000 k € in 2014 (alles op exploitatie)	0	-10.303	-14.718	0	0
Ombudsdienst/Service de médiation: +50 k €	50				
Conclave 12/2011 : +7.998 k € en 2013, 2014, 2015					
Conclaaf 12/2011 : +7.998 k € in 2013, 2014, 2015	0	7.998	7.998	7.998	7.998
Adaptation due aux mesures concernant le précompte professionnel pas encore au budget 2012 ajusté - Aanpassing wegens maatregel bedrijfsvoorheffing nog niet in begroting 2012 ajusté	-264				
Adaptation due aux frais CCU pas encore au budget 2012 ajusté / aanpassing wegens kosten RGC nog et in begroting 2012 ajusté	35				
AB 51.10.31.22.96 - Base Holding - CREDIT ENGAGEMENT = CREDIT LIQUIDATION	188.932	188.845	181.834	203.911	203.911

La dotation de base bénéficie d'une indexation contractuelle (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.97 (Bud DO PA AB) — Contribution destinée à la couverture de charges de personnel roulant en formation, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	12 983	13 333	13 710	13 834	13 834	13 834
b	12 983	13 333	13 710	13 834	13 834	13 834

Base juridique

- L'article 80 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.

Note explicative

L'article 80 du projet de contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB-Holding stipule: « Dans le cadre de la gestion du personnel du Groupe SNCB, conformément, notamment, aux exigences reprises sous le titre XIII, et plus spécifiquement pour le personnel roulant, la SNCB Holding bénéficie d'une dotation de 12 324 k€ 2008. Cette dotation est affectée en totalité à la couverture de charges de personnel roulant en formation affecté à l'exercice des missions de service public. ».

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.97 (Beg OA AP BA) — Bijdrage tot dekking van de vormingskosten van het personeel, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	12 983	13 333	13 710	13 834	13 834	13 834
b	12 983	13 333	13 710	13 834	13 834	13 834

Juridische basis

- Artikel 80 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding

Verklarende nota

Artikel 80 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding bepaalt: « In het kader van het personeelsbeheer van de NMBS-groep, conform, met name, de vereisten vermeld onder titel XIII, en meer specifiek voor het rijdend personeel, geniet de NMBS-Holding een toelage van 12 324 k€₂₀₀₈. Die toelage wordt in haar totaliteit besteed aan het dekken van de kosten van het rollend personeel in opleiding dat wordt ingezet voor de uitoefening van de opdrachten van openbare dienst ».

Les paramètres d'indexation provisoires sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51.10.31.22.02.

Le mécanisme de report au budget de l'année suivante de 4 mensualités de la dotation est maintenu.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

De voorlopige indexeringsparameters worden gedetailleerd in de begrotingsfiche van BA 51 10 31.22.02.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijkse schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k€)	2012 Ajusté <i>Aangepast</i>	2013 initial <i>Initieel</i>	2014 Indicatif <i>Indicatief</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	(k€)
H 80 - Dotation de base	13 461	13 834	13 834	13 834	13 834	<i>H 80 - Basistoelage</i>
Solde t-1	4 359	4 487	4 611	4 611	4 611	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1	-4 487	-4 611	-4 611	-4 611	-4 611	<i>Overdracht naar t+1</i>
engagement = liquidation	13 333	13 710	13 834	13 834	13 834	vastlegging = vereffening

Ces montants bénéficient d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.98 (Bud DO PA AB) — Contribution à la couverture des coûts liés à la sécurité et au gardiennage, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	23 373	23 791	24 463	24 687	24 687	24 687
b	23 373	23 791	24 463	24 687	24 687	24 687

Base juridique

Articles 6, 15-26 et 79 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding.

Note explicative

Pour mémoire, un montant de 2 699,8 k€₂₀₁₀ en base annuelle a été transféré depuis 2010 de l'AB 51.10.31.22.96 (voir cette dernière AB pour plus de détail).

Les paramètres d'indexation sont détaillés dans la fiche budgétaire de l'AB 51 10 31.22.02.

En application de la décision du conclave budgétaire du 16/10/2009, cette dotation est diminuée de 202 k€ 2010 par an depuis 2010, compte tenu du transfert des compétences du service d'enquête du Groupe SNCB vers un organisme spécifique au sein du SPF Mobilité et Transport.

Le projet du troisième avenant au contrat de gestion de SNCB Holding stipule que l'article 79 est complété par : « À partir de 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 202 k€₂₀₁₀ en raison du transfert des compétences en matière d'enquêtes sur les accidents

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.98 (Beg OA AP BA) — Bijdrage tot dekking van de kosten voor veiligheid en toezicht, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	23 373	23 791	24 463	24 687	24 687	24 687
b	23 373	23 791	24 463	24 687	24 687	24 687

Juridische basis

Artikels 6, 15-26 en 79 van het beheerscontract 2008-2012 van de NMBS-Holding.

Verklarende nota

Pro memorie: een bedrag van 2 699,8 k€₂₀₁₀ op jaarbasis is sedert 2010 naar de BA 51.10.31.22.96 overgedragen (zie deze laatste BA voor meer details).

De indexeringsparameters worden gedetailleerd in de begrotingsfiche van BA 51 10 31.22.02.

Op het begrotingsconclaaf van 16/10/2009 werd beslist deze toelage met 202 k€ 2010 per jaar vanaf 2010 te verminderen, rekening houdend met de overdracht van de bevoegdheden van de onderzoeksdienst van de NMBS-groep naar een specifiek orgaan binnen de FOD Mobilité en Vervoer. Het ontwerp van derde bijvoegsel aan het beheerscontract met NMBS Holding bepaalt dat artikel 79, wordt aangevuld met : "Vanaf 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verminderd met 202 k€₂₀₁₀ wegens de overdracht van de bevoegdheden

ferroviaires de la SNCB Holding vers un organisme spécifique au sein du SPF Mobilité et Transports, en l'occurrence l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires. ».

Le mécanisme de transfert des 4 tranches mensuelles vers le budget de l'année suivante est conservé.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les crédits se calculent provisoirement comme suit :

van het onderzoeken van spoorongevallen door de NMBS-Holding naar een specifiek orgaan binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer, namelijk het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor.”.

Het mechanisme van overdracht van 4 maandelijks schijven naar de begroting van het volgende jaar wordt behouden.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredieten voorlopig als volgt berekend:

(k€)	2012 Ajusté <i>Aangepast</i>	2013 initial <i>Initieel</i>	2014 Indicatif <i>Indicatief</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicatief</i>	(k€)
H 79 - Sécurité Holding	24.234	24.905	24.905	24.905	24.905	<i>H 79 – Veiligheid Holding</i>
Solde t-1	7.847	8.078	8.302	8.302	8.302	<i>Saldo t-1</i>
Report vers t+1	-8.078	-8.302	-8.302	-8.302	-8.302	<i>Overdracht naar t+1</i>
CM 16-10-2009 (transfert médiation)	-212	-218	-218	-218	-218	<i>MR 16-10-2009 (transfer ombudsdienst)</i>
engagement = liquidation	23.791	24.463	24.687	24.687	24.687	vastlegging = vereffening

Ce montant bénéficie d'une indexation (65 % indice-santé et 35 % indice-services).

A.B. 33 51 10 31.22.99 (Bud DO PA AB) — Contribution au financement des travaux TGV, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571
b	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571

Base juridique

- Article 2 des statuts coordonnés de la SNCB Holding suite aux modifications approuvées par l'Assemblée générale extraordinaire du 31 décembre 2004.
- Décision du Conseil des Ministres du 27 mai 2005-Point 2.
- Convention du 9 octobre 2006 relative au financement du projet TGV entre l'Etat et la SNCB Holding.
- Article 86 du contrat de gestion 2008 – 2012 entre l'Etat et la SNCB Holding.

Note explicative.

Il s'agit d'une Convention signée le 9 octobre 2006 entre la SNCB Holding et l'Etat visant à procéder au financement du déficit TGV et qui a été négociée dans les limites du plafond de 282,5 Mio € arrêté par le Conseil des Ministres du 27 mai 2005 à rembourser par

Dit bedrag wordt geïndexeerd (65% gezondheidsindex en 35% dienstenindex).

B.A. 33 51 10 31.22.99 (Beg OA AP BA) — Bijdrage voor de financiering van hst-werkzaamheden, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571
b	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571	16 571

Juridische basis

- Artikel 2 van de nieuwe gecoördineerde statuten van de NMBS-Holding naar aanleiding van de door de buitengewone algemene vergadering van 31 december 2004 goedgekeurde wijzigingen.
- Beslissing van de Ministerraad van 27 mei 2005, punt 2.
- Overeenkomst van 9 oktober 2006 tussen de Staat en de NMBS-Holding betreffende de financiering van het hst-project.
- Artikel 86 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS-Holding.

Verklarende nota

Het gaat om een overeenkomst ondertekend op 9 oktober 2006 tussen de NMBS-Holding en de Staat met het oog op de financiering van het HST-tekort binnen de limieten van het maximum van 282,5 miljoen € bepaald door de Ministerraad van 27 mei

l'Etat en une dotation couvrant le nominal et les intérêts sur une période de 30 ans.

La Convention a prévu ce qui suit :

- une augmentation de capital de la SNCB Holding auprès d'Infrabel à concurrence de 205,4 millions € et ce, au plus tard le 30 juin 2007;
- le financement des travaux restant à charge de la SNCB Holding, soit 69,2 millions €. Soit au total, un montant nominal de 274,6 m €.

Pour des raisons de comptabilisation suivant les normes européennes, la dotation ne suit pas un emprunt particulier qui serait souscrit par la SNCB Holding, mais suit des modalités convenues entre l'Etat et cette dernière.

Le contrat de gestion 2008-2012 entre l'État et la SNCB Holding mentionne ce qui suit (art. 86) : «*Dans le cadre du financement du solde de financement de la réalisation du TGV à concurrence de 274 615 k€ courants (205 418 k€ pour Infrabel et 69 197 k€ pour la SNCB Holding), l'État garantit le paiement des charges d'intérêts et du remboursement du capital conformément au contrat entre l'État et la SNCB Holding, signé le 9 octobre 2006.*

Le montant à charge de l'Etat s'élève à 13 463 k€ en 2008 et 16 571 k€ par an de 2009 à 2036.»

Cette dotation est exprimée en euros courants.

Activité 33.51.11. Investissements ferroviaires.

Base juridique

- Loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques : articles 3 à 6 (contrats de gestion), article 156 (missions de service public de la SNCB Holding), article 199 (missions d'Infrabel), article 218 (missions de la SNCB).
- Décision du Conseil des Ministres du 16 février 1996 approuvant les modalités d'interventions financières de l'Etat vis-à-vis de la SNCB.
- Décision du Conseil des Ministres du 17 octobre 2000 qui accorde une majoration du montant contractuel à partir de 2001.
- Décision du Conseil des Ministres du 30 mars 2001 relative au Plan décennal d'investissements 2001-2012.
- Loi du 22 mars 2002 portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.

2005 terug te betalen door de Staat in een toelage tot dekking van de nominale waarde en de interesten over een periode van 30 jaar.

De overeenkomst heeft het volgende bepaald:

- een kapitaalsverhoging van de NMBS-Holding bij Infrabel van 205,4 miljoen € en dit ten laatste op 30 juni 2007;
- de financiering van de werkzaamheden die ten laste van de NMBS-Holding blijven, namelijk 69,2 miljoen €, of in totaal een nominaal bedrag van 274,6 m €.

Overeenkomstig de Europese normen inzake boekhouding volgt de toelage geen bijzondere lening die de NMBS-Holding zou hebben aangegaan maar hetgeen tussen de Staat en de NMBS-Holding overeen gekomen is.

Het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding vermeldt het volgende (art. 86) : «*In het kader van de financiering van het financieringssaldo voor de verwezenlijking van de hst ten belope van 274 615 courante k€ (205 418 k€ voor Infrabel en 69 197 k€ voor de NMBS-Holding), waarborgt de Staat de betaling van de interestlasten en de kapitaalaflossingen overeenkomstig het contract tussen de Staat en de NMBS-Holding, getekend op 9 oktober 2006.*

Het bedrag ten laste van de Staat bedraagt 13 463 k€ in 2008 en 16 571 k€ per jaar van 2009 tot 2036. »

Deze toelage wordt uitgedrukt in courante euro.

Activiteit 33.51.11. Spoorweginvesteringen.

Juridische basis

- Wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven: art. 3 tot 6 (beheerscontracten), art. 156 (opdrachten van openbare dienst van de NMBS-Holding), art. 199 (opdrachten van Infrabel), art. 218 (opdrachten van de NMBS).
- Beslissing van de Ministerraad van 16 februari 1996 houdende goedkeuring van de financiering van de NMBS door de Staat.
- Beslissing van de Ministerraad van 17 oktober 2000 die een verhoging van het contractueel bedrag vanaf 2001 toekent.
- Beslissing van de Ministerraad van 30 maart 2001 betreffende het tienjarig investeringsplan 2001-2012.
- Wet van 22 maart 2002 houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.

- Décision du Conseil des Ministres du 31 mars 2006, à l'occasion du contrôle budgétaire 2006, qui reporte à 2007 le versement de 30 Mio € de la dotation d'investissement prévue en 2006 (pour mémoire).
- Article 288 de la loi-programme du 27 décembre 2006, créant le «Fonds des Investissements ferroviaires».
- Arrêté royal du 28 décembre 2006, du 19 décembre 2007, du 7 décembre 2008, du 19 décembre 2010 relatif au versement sur le compte du « Fonds des Investissements ferroviaires » des moyens d'investissement non utilisés par le Groupe SNCB.
- Pour mémoire : contrats de gestion 2005-2007 entre l'Etat et les entreprises publiques ferroviaires
- Plan d'investissement 2008-2012 du Groupe SNCB approuvé par le Conseil des Ministres du 06/06/2008.
- Les chapitres VIII « Investissements » et IX « Relations financières » des contrats de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB (art 63 à 71, 78 et 79), Infrabel (art 60 à 72) et la SNCB Holding (art 69 à 77).
- Décision du conclave budgétaire du 23-10-2008 concernant d'une part le financement alternatif de l'acquisition du nouveau matériel roulant en 2009 et d'autre part l'impact de la restructuration du Fonds d'Infrastructure ferroviaire (diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 k€₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 k€₂₀₀₉ en 2010 ainsi que diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 k€₂₀₀₉ à partir de 2010).
- 1er avenant aux 3 contrats de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 17/07/2009.
- 2ème avenant aux 3 contrats de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding, approuvé par le Conseil des ministres du 19/03/2010 concernant le passage aux normes IFRS.
- Mesures d'économie conclave ini 2012 et le projet du troisième avenant aux 3 contrats de gestion 2008-2012 entre l'État et Infrabel, la SNCB et la SNCB Holding.
- Beslissing van de Ministerraad van 31 maart 2006 die de storting van 30 mio € voor de investeringsstoelage 2006 naar 2007 verschuift naar aanleiding van de begrotingscontrole 2006 (p.m.).
- Artikel 288 van de programmawet van 27 december 2006 houdende oprichting van het "Fonds voor Spoorweginvesteringen".
- Koninklijke besluiten van 28 december 2006, 19 december 2007, 7 december 2008, 19 december 2010 betreffende de storting op de rekening " Fonds voor Spoorweginvesteringen " van de niet door de NMBS-Groep gebruikte investeringsmiddelen.
- Pro memorie: beheerscontracten 2005-2007 tussen de Staat en de spoorwegeroverheidsbedrijven.
- Het door de Ministerraad van 06/06/2008 goedgekeurde investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-Groep.
- 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).
- Beslissing van het begrotingsconclaaf van 23-10-2008 betreffende enerzijds de alternatieve financiering van de aankoop van het nieuwe rollend materieel in 2009 en anderzijds de impact van de herstructurering van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur (vermindering van de investeringsstoelage van de NMBS met 146 000 k€ voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 k€₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 k€₂₀₀₉ in 2010 en vermindering van de investeringsstoelage van Infrabel met 200.000 k€ voor 2009, die wordt gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 k€₂₀₀₉ vanaf 2010).
- Eerste bijvoegsel bij de 3 beheerscontracten 2008-2012 afgesloten door de Staat en Infrabel, de NMBS en NMBS Holding, dat door de ministerraad van 17/07/2009 werd goedgekeurd.
- Tweede bijvoegsel bij de 3 beheerscontracten 2008-2012 afgesloten door de Staat en Infrabel, de NMBS en NMBS Holding, dat door de ministerraad van 19/03/2010 werd goedgekeurd betreffende de toepassing van de IFRS-normen.
- Besparingsmaatregelen conclaaf ini 2012 en het ontwerp van derde bijvoegsel bij de beheerscontracten 2008-2012 afgesloten door de Staat en Infrabel, de NMBS en NMBS Holding

A.B. 33 51 11 51.11.01 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c		357	506.37	436.15	412.16	428.85
	553 991	999	7	1	8	1
b		359	506.06	437.61	412.66	428.50
	550 820	298	9	5	7	4

Note explicative

Montants de base exprimés en € 2008.

Les contrats de gestion prévoient une dotation d'investissements dont le montant global pour les trois sociétés anonymes de droit public est le suivant, en k€ 2008 :

B.A. 33 51 11 51.11.01 (Beg OA AP BA) — Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van de NMBS.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	553	357	506.37	436.15	412.16	428.85
	991	999	7	1	8	1
b	550	359	506.06	437.61	412.66	428.50
	820	298	9	5	7	4

Verklarende nota

Basisbedragen uitgedrukt in € 2008.

De beheerscontracten voorzien in een investeringstoelage waarvan het totale bedrag voor de drie naamloze vennootschappen van publiek recht het volgende bedraagt, in k€ 2008:

	2008 €2008	2009 €2008	2010 €2008	2011 €2008	2012 €2008
a) Investissements ordinaires	1 181		1 189	1 214	1 252
a) Gewone investeringen	328	848 937	916	316	245
SNCB Total investissements ordinaires					
NMBS Totaal gewone investeringen	293 360	228 696	346 388	499 605	421 781
B.65 Base					
Basis	293 360	367 229	346 388	499 605	421 781
B.65 Economie investissements 2009					
Besparing investeringen 2009		-138 533			
INFRABEL Total investissements ordinaires					
INFRABEL Totaal gewone investeringen	703 418	480 841	740 597	649 677	750 609
I.62 Base					
Basis	719 518	715 434	785 418	694 498	795 430
I.63 Déduction projets prioritaires et financements alternatifs					
Aftrek prioritaire projecten en alternatieve financieringen	-16 100	-44 821	-44 821	-44 821	-44 821
I.62 Economie investissements 2009					
Besparing investeringen 2009		-189 772			
SNCB-Holding					
NMBS-Holding					
Total investissements ordinaires					
Totaal gewone investeringen	184 550	139 400	102 931	65 034	79 855
H.69 Base					
Basis	190 578	163 512	157 183	129 352	149 246
H.73 Déduction projets prioritaires et financements alternatifs					
Aftrek prioritaire projecten en alternatieve financieringen	-6.028	-24 112	-54 252	-64 318	-69 391
b) Projets prioritaires et financements alternatifs	22 128	68 933	99 073	109 139	114 212
b) prioritaire projecten en alternatieve financieringen					
INFRABEL Total					
INFRABEL Totaal	16 100	44 821	44 821	44 821	44 821
I.78 PPP Diabolo					
PPS Diabolo		8 653	8 653	8 653	8 653
I.65 Modernisation Axe 3 (délocalisé)					
Modernisering as 3 (gedelokaliseerd)	16 100	36 168	36 168	36 168	36 168

SNCB-Holding NMBS-Holding	I.79 PPP indemnités liaison ferroviaire Liefkenshoek PPS vergoeding spoorwegverbinding Liefkenshoek				0	0
	Total					
	Totaal	6 028	24 112	54 252	64 318	69 391
	H.73 Modernisation Axe 3 (délocalisé) Modernisering as 3 (gedelokaliseerd)	1 411	5 647	12 708	19 768	26 831
	H.73 Zeebrugge Zeebrugge	3 608	14 396	32 395	30 319	23 252
	H.73 Port de Bruxelles Haven Brussel	22	118	260	404	539
	H.73 Parking Louvain-la-Neuve Parking Louvain-La-Neuve	293	1 172	2 636	4 101	5 567
	H.73 Gosselies Gosselies	694	2 779	6 253	9 726	13 202
	c) Investissements TGV SNCB					
	c) Investeringsen HST NMBS	4 716	0	0	0	0
SNCB	B.65 TGV					
NMBS	HST	4 716				
		<u>1 208</u>		<u>1 288</u>	<u>1 323</u>	<u>1 366</u>
		<u>172</u>	<u>917 870</u>	<u>989</u>	<u>455</u>	<u>457</u>
SNCB						
NMBS		298 076	228 696	346 388	499 605	421 781
INFRABEL						
INFRABEL		719 518	525 662	785 418	694 498	795 430
SNCB-Holding						
NMBS-Holding		190 578	163 512	157 183	129 352	149 246
	d) Fonds RER					
	d) GEN-Fonds	210 709	210 709	210 709	210 709	210 709
SNCB-Holding	H.66					
NMBS-Holding		210 709	210 709	210 709	210 709	210 709
		1 418	1 128	1 499	1 534	
	Total	881	579	698	164	1 577 166

Le montant affecté à la SNCB en 2008 comprend une compensation supplémentaire de 4 352 k€ pour les coûts d'installation des équipements de bord ERTMS en 2008, et 364 k€ à la suite de l'octroi, en 2008, de l'indexation de la compensation des coûts en 2007.

Les montants réservés pour les PPP Liefkenshoek Rail Link et Diabolo sont déduits de la dotation d'investissements d'Infrabel et versés à charge d'AB spécifiques (AB 51 10 31.22.53 et 51 10 31.22.54). L'impact budgétaire global est neutre. Les autres montants réservés concernent la SNCB Holding et ne modifient pas le montant de sa dotation globale d'investissement.

Depuis 2009, la décision du Conseil des Ministres du 23/10/2008 a prévu :

Het bedrag bestemd voor de NMBS in 2008 bevat 4 352 k€ bijkomende compensatie van de kosten van de installatie van ERTMS-boordinstallaties in 2008 en 364 k€ ingevolge de toekenning, in 2008, van de indexering van de compensatie van deze kosten in 2007.

De bedragen voor de PPS Liefkenshoek Rail Link en Diabolo worden afgetrokken van de investeringstoelage van Infrabel en worden gestort op specifieke basisallocaties (BA 51 10 31.22.53 en 51 10 31.22.54). De totale budgettaire impact is neutraal. De andere bedragen hebben betrekking op de NMBS-Holding en wijzigen geenszins het bedrag van de totale investeringstoelage.

De beslissing van de Ministerraad van 23/10/2008 bepaalt vanaf 2009:

- une diminution de la dotation d'investissement de la SNCB de 146 000 k€ pour 2009 (AB 51.11.51.11.01) compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 6 000 k€₂₀₀₉ pour 2009 et de 10 000 k€₂₀₀₉ en 2010 ;
- une diminution de la dotation d'investissement d'Infrabel de 200 000 k€ pour 2009 compensée par une majoration de la dotation d'exploitation de 10 000 k€₂₀₀₉ à partir de 2010.

Mesures d'économie conclave ini 2012

Pour 2012 une économie de 253 000 k€ a été appliquée pour le groupe SNCB et répartie comme suit:

dot. d'investissement SNCB: -108 000 k€
dot. d'investissement Infrabel: -95 000 k€
dot. exploit. et investissement: -50 000 k€

Ces derniers 50 000 k€ concernaient une imputation provisoire en attendant une redistribution définitive. Ici, il a été décidé que la redistribution concernait uniquement la dotation d'investissement.

	ini 2012	BC2012
expl NMBS	-16.597	0
expl Infrabel	-3.447	0
expl Holding	-3.459	0
invest NMBS	-9.003	-25.600
invest Infrabel	-14.715	-18.162
invest Holding	-2.779	-6.238
Total	-50.000	-50.000

En ce qui concerne la dotation d'investissement de la SNCB : En 2012, le montant qui est alloué à la SNCB est diminué de 108.050 k€₂₀₁₂ en une seule fois des investissements (50 k € doivent être encore ajoutés à la diminution lors du contrôle budgétaire qui suit) en raison du financement alternatif de l'acquisition du matériel roulant en 2012. Ici, la SNCB Holding reçoit 7.998 k€ courants de 2013 à 2032, en compensation de la prise en charge du financement par la SNCB Holding de l'acquisition du matériel roulant par la SNCB.

Les mesures d'économie ci-dessus, issues du conclave fin 2011 font partie des projets des troisièmes avenants aux contrats de gestion.

Investissement en sécurité : ETCS

A partir de 2013, il y aura aussi deux dotations supplémentaires qui sont compensées sur l'AB 51.11.51.11.01 (investissements SNCB) et sur l'AB 51.11.51.11.51 (Investissements Infrabel) et donc l'impact budgétaire est neutre. Il s'agit ici des investissements dans l'ETCS pour accroître la sécurité. Ceci se fera suivant la mise en place des

- een vermindering van de investeringsstoelage aan de NMBS met 146 000 k€ voor 2009 (AB 51.11.51.11.01) gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 6 000 k€₂₀₀₉ voor 2009 en met 10 000 k€₂₀₀₉ voor 2010;
- een vermindering van de investeringsstoelage aan Infrabel met 200 000 k€ voor 2009 gecompenseerd door een verhoging van de exploitatietoelage met 10 000 k€₂₀₀₉ vanaf 2010.

Besparingsmaatregelen conclaaf ini 2012

Voor 2012 werd een besparing voor de NMBS-groep doorgevoerd van 253.000 k€, verdeeld als volgt:

investeringsstoelage NMBS : -108.000 k€
investeringsstoelage Infrabel : -95.000 k€
exploit. en investeringsstoelagen: -50.000 k€

Laatstgenoemde 50.000 k€ betrof een voorlopige aanrekening in afwachting van een definitieve verdeling. Hierbij werd beslist deze enkel over de investeringsstoelagen te verdelen.

	ini 2012	BC2012
expl NMBS	-16.597	0
expl Infrabel	-3.447	0
expl Holding	-3.459	0
invest NMBS	-9.003	-25.600
invest Infrabel	-14.715	-18.162
invest Holding	-2.779	-6.238
Totaal	-50.000	-50.000

Wat betreft de besparing op de investeringsstoelage van de NMBS hetvolgende : In 2012 wordt het bedrag dat aan NMBS wordt toegekend voor de investeringen eenmalig verminderd met 108.050 k€₂₀₁₂ (50 k € moet nog verminderd worden bij de volgende begrotingscontrole) wegens de alternatieve financiering van de aankoop van nieuw rollend materieel in 2012. Hiervoor ontvangt NMBS Holding 7.998 courante k€ vanaf 2013 tot en met 2032, ter compensatie van de ten laste neming van de financiering door NMBS Holding van de aankoop van nieuw rollend materieel door de NMBS.

De bovenstaande besparingsmaatregelen van het conclaaf eind 2011 maken deel uit van de ontwerpen van derde bijvoegsels aan de beheerscontracten.

Investerings in veiligheid : ETCS

Vanaf 2013 zullen er ook twee toelagen bijkomen die worden gecompenseerd op de BA 51.11.51.11.01 (NMBS investeringen) en op de BA 51.11.51.11.51 (Infrabel investeringen) en dus budgettair neutraal zijn. Het gaat hier om de investeringen in ETCS om de veiligheid te verhogen. Dit naar aanleiding van de aanbevelingen van de Bijzondere Commissie belast met

recommandations de la Commission Spéciale chargée de l'enquête sur la sécurité du réseau ferroviaire en Belgique, à la suite du dramatique accident ferroviaire à Buizingen (en 2011).

Il s'agit ici des investissements pour l'équipement du matériel roulant de la SNCB avec l'ETCS (pour un total de 1.766,7 mio €₂₀₁₂) et l'équipement en ETCS du réseau ferroviaire pour Infrabel (pour un total de 2.091 mio €₂₀₁₂).

Nouvelle adaptation à partir de 2014 (hypothèse)

A partir de 2014, la dotation de base en investissement augmentera de 1% par année supplémentaire, au-dessus de l'indice des investissements (même mécanisme de croissance que le plan pluriannuel 2001 – 2012). Comme base pour ces 1%, on part du montant de base de la dotation pour investissement en 2013, en €₂₀₁₂, en fait 1.456.393 k €₂₀₁₂ moins l'ajout de 24,789 mio €₂₀₀₁ par an à partir de 2001 (445.951 k €₂₀₁₂) = 1.010.442 k €₂₀₁₂.

Seront aussi ajoutés à partir de 2014, + 24,789 mio €₂₀₀₁ par année pour les investissements pour tout le groupe SNCB.

Il n'est pas prévu d'économies pour les estimations de 2015 et 2016.

Indexation

Les montants des dotations annuelles au financement des investissements sont exprimés en €₂₀₀₈. Ils sont associés à une valeur d'indice de 6 037,833 pour les matériaux et de 25,600 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2006.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce, à concurrence respectivement de 40 % et de 60 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2010 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2012).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service Agréation des entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie. Ils servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures.

L'indexation ((moy I_{t-2} / moy I₂₀₀₆ * 0,4) + (moy S_{t-2} / moy S₂₀₀₆ * 0,6)) se présente comme suit :

het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België naar aanleiding van het dramatisch treinongeval in Buizingen (in 2011).

Het gaat hier om de investeringen voor de uitrusting van het rollend materieel van NMBS met ETCS (voor in totaal 1.766,7 mio €₂₀₁₂) en de uitrusting van het spoorwegennet met ETCS voor Infrabel (voor in totaal 2.091 mio €₂₀₁₂).

Nieuwe aanpassing vanaf 2014 (hypothese)

Vanaf 2014 zal de basisinvesteringstoelage toenemen met 1% per jaar extra, bovenop de investeringsindex (zelfde groeimechanisme dan in het meerjareninvesteringsplan 2001 – 2012). Als basis voor deze 1% is vertrokken van het basisbedrag van de investeringstoelage van 2013, in €₂₀₁₂, namelijk 1.456.393 k €₂₀₁₂ min de toevoeging van 24,789 mio €₂₀₀₁ per jaar vanaf 2001 (445.951 k €₂₀₁₂) = 1.010.442 k €₂₀₁₂.

Er zal ook + 24,789 mio €₂₀₀₁ per jaar vanaf 2014 bijkomen voor investeringen voor de hele NMBS-groep.

Voor de ramingen van 2015 en 2016 is er uitgegaan van geen besparingen.

Indexering

De jaarlijkse toelagen voor de financiering van de investeringen worden uitgedrukt in €2008. Ze zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 6 037,833 voor de materialen en van 25,600 voor de lonen. Die indexcijfers geven de jaarlijkse gemiddelde waarde weer voor het jaar 2006.

Het bedrag van elke jaarlijkse toelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de uurlonen (S), en dit ten belope van respectievelijk 40% en 60% ten opzichte van de voormelde referentie-indexen. De nieuwe indexcijfers zijn die van het voorlaatste voorafgaande jaar (bijvoorbeeld de jaargemiddelden van de indexcijfers van 2010 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2012 te bepalen).

Die factoren worden officieel meegedeeld door de dienst Erkenning der Aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, K.M.O., Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen.

De indexering ((gem I_{t-2} / gem I₂₀₀₆ * 0,4) + (gem S_{t-2} / gem S₂₀₀₆ * 0,6)) is als volgt voorgesteld:

	2012 Ajusté <i>Aangepast</i>	2013 initial <i>Initieel</i>	2014 Indicatif Indicatief	2015 Indicatif Indicatief	2016 Indicatif Indicatief	
Moyenne Indice I t-2 Variation	7.009,167 9,26%	7.419,833 5,86%	7.419,833 0,00%	7.419,833 0,00%	7.419,833 0,00%	Gemiddelde I t-2 <i>Variatie</i>
Moyenne indice S t-2 Variation	27,591 1,09%	28,331 2,68%	28,331 0,00%	28,331 0,00%	28,331 0,00%	Gemiddelde S t-2 <i>Variatie</i>
Indice 2008 = 100 (7) Variation	1,111014 4,35%	1,155564 4,01%	1,155564 0,00%	1,155564 0,00%	1,155564 0,00%	Index 2008 = 100 (7) <i>Variatie</i>
Indice 2009 = 1 Variation	1,054483 4,18%	1,096060 3,94%	1,096060 0,00%	1,096060 0,00%	1,096060 0,00%	Index 2009 = 1 <i>Variatie</i>
Indice 2010 = 1 Variation	1,015912 4,15%	1,055837 3,93%	1,055837 0,00%	1,055837 0,00%	1,055837 0,00%	Index 2010 = 1 <i>Variatie</i>

La dotation pour le PPP Diabolo est calculée autrement dans l'accord de concession entre Infrabel et la SA Northern Diabolo, article 78 : Cette dotation est indexée sur base de la moyenne des indices de santé sur une période de douze mois à partir du 1er novembre de l'année t-2 jusqu'au 31 octobre de l'année t-1 par rapport à l'indice santé d'octobre 2008, à savoir 111,29.

L'indexation telle que décrite ci-dessus fait partie du projet de troisième avenant en cours, dans lequel ces propositions pour le budget 2013 sont estimées.

Ce serait globalement sans impact budgétaire car compensé sur l'AB 33.51.10.31.22.53

Contrairement à la majorité des allocations de base du programme 51.1, les montants payables l'année suivante (25 % de la mensualité de décembre, soit 1/48^{ème} de la dotation annuelle) ne sont pas reportés en crédits d'engagements. Un quart de la mensualité de décembre est cependant reporté uniquement en crédit de liquidation.

Tenant compte des paramètres qui précèdent, les besoins de crédits se calculent comme suit :

De toelage voor de PPS Diabolo wordt in de concessieovereenkomst tussen Infrabel en de NV Northern Diabolo anders berekend dan vermeld in het beheerscontract met Infrabel, artikel 78, namelijk : *Deze toelage wordt geïndexeerd op basis van het gemiddelde van de gezondheidsindex over een periode van twaalf maanden vanaf 1 november van jaar t-2 tot 31 oktober van jaar t-1 ten opzichte van de gezondheidsindex van oktober 2008, namelijk 111,29.*

De indexatie zoals hierboven beschreven maakt deel uit van het ontwerp van derde bijvoegsel aan de hand waarop deze voorstellen voor de begroting 2013 zijn geraamd.

Dit zal globaal gebeuren zonder budgettaire weerslag omdat er een compensatie op de BA 33.51.10.31.22.53 gebeurt.

In tegenstelling tot de meeste basisallocaties van het programma 51.1, worden de bedragen die het volgende jaar betaalbaar zijn (25 % van de schijf van december, namelijk 1/48ste van de jaarlijkse toelage) niet in vastleggingskredieten omgezet. Een kwart van de schijf van december wordt enkel naar een vereffeningskrediet overgebracht.

Rekening houdend met de voornoemde parameters, worden de kredietbehoeften als volgt berekend:

	2012	2013	2014	2015	2016	
(k€)	Ajusté <i>Aangepast</i>	initial <i>Initieel</i>	Indicatif Indicatief	Indicatif Indicatief	Indicatif Indicatief	(k€)
AB 51.10.3153 - I 63, 78 - PPP Diabolo Infrabel (ENG=LIQUID)	9 492	9 599	9 599	9 599	9 599	BA 51.10.3153 - I 63, 78 - PPP Diabolo Infrabel (VASTL=VEREF)
AB 51.10.3154 - I 64, 65, 79 - PPP Liefkenshoek Infrabel (ENG=LIQUID)	-	50 610	50 610	50 610	50 610	BA 51.10.3154 - I 64, 65, 79 - PPP Liefkenshoek Infrabel (VASTL=VEREF)
AB 51.11.5101 - Investissements SNCB – dotation de base	357 999	511.29 3	511.29 3	511.29 3	511.29 3	BA 51.11.5101 - Investerings NMBS - basisdotatie

+ croissance réelle de 1% par an à partir de 2014 sur le montant de base (1.010.442 k €)			3.410	6.855	10.334	+ reële groei van 1% per jaar vanaf 2014 op het basisbedrag (1.010.442 k €)
+ 24,789 mio € 2001 par an à partir de 2014 pour les investissements du groupe SNCB			12.543	25.086	37.629	+ 24,789 mio € 2001 per jaar vanaf 2014 voor investeringen NMBS-groep
Compensation AB 51.11.51.11.02 Investissements matériel roulant SNCB en ETCS		-4.916	-91.095	131.066	-130.405	Compensatie BA 51.11.51.11.02 Investeringen rollend materieel NMBS voor ETCS
AB 51.11.5101 - Investissements SNCB - ENGAGEMENT	357 999	506.377	436.151	412.168	428.851	BA 51.11.5101 - Investeringen NMBS - VASTLEGGING
Solde t-1 SNCB	11.541	10.242	10.550	9.086	8.587	Saldo t-1 NMBS
Report vers t+1 (25% décembre)	-10.242	-10.550	-9.086	-8.587	-8.934	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.5101 - LIQUIDATION	359.298	506.069	437.615	412.667	428.504	BA 51.11.5101 - VEREFFENING
AB 51.11.51.11.02 - Investissements matériel roulant SNCB pour ETCS - ENGAGEMENT		4.916	91.095	131.066	130.405	BA 51.11.51.11.02 - Investeringen rollend materieel NMBS voor ETCS - VASTLEGGING
Solde t-1			102	1.898	2.731	Saldo t-1
Report vers t+1 (25% décembre)		-102	-1.898	-2.731	-2.717	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.51.11.02 - Investissements matériel roulant SNCB pour ETCS - LIQUIDATION		4.814	89.299	130.233	130.419	BA 51.11.51.11.02 - Investeringen rollend materieel NMBS voor ETCS - VEREFFENING
I 62 - Investissements base Infrabel	699.848	845.667	845.667	845.667	845.667	I 62 - Investeringen basis Infrabel
+ croissance réelle de 1 % par an à partir de 2014 sur le montant de base (1.010.442 k€)	0	0	5.641	11.338	17.092	+ reële groei van 1% per jaar vanaf 2014 op het basisbedrag (1.010.442 k €)
+24,789 mio € 2001 par an à partir de 2014 pour les investissements groupe SNCB	0	0	20.746	41.492	62.238	+ 24,789 mio € 2001 per jaar vanaf 2014 voor investeringen NMBS-groep
Comp. AB 51.10.3153 PPP Diabolo	-9492	-9599	-9599	-9599	-9599	Comp. BA 51.10.3153 PPS Diabolo
Comp. AB 51.10.3154 - PPP Liefkenshoek	0	-50610	-50610	-50610	-50610	Comp. BA 51.10.3154 - PPS Liefkenshoek
Compensation AB 51.11.51.11.52 Investissements infrastructure Infrabel POUR etc	0	-135.421	-163.920	-201.259	-252.432	Compensatie BA 51.11.51.11.52 Investeringen infrastructuur Infrabel voor ETCS
AB 51.11.5151 - Investissements Infrabel - engagement	690.356	650.037	647.925	637.029	612.356	BA 51.11.5151 - Investeringen Infrabel - VASTLEGGING
Solde t-1 (voir 51.11.5101 en 2009)	13.798	16.740	13.542	13.498	13.271	Saldo t-1 (zie 51.11.5101 in 2009)
Report vers t+1 (25% décembre)	-16.740	-13.542	-13.498	-13.271	-12.757	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.5151 - LIQUIDATION	687.414	653.235	647.969	637.256	612.870	BA 51.11.5151 - VEREFFENING

AB 51.11.51.11.52 Investissements infrastructure Infrabel pour ETCS - ENGAGEMENT		135.42 1	163.92 0	201.25 9	252.43 2	BA 51.11.51.11.52 Investerings infrastructuur Infrabel voor ETCS - VASTLEGGING
Solde t-1			2.821	3.415	4.193	Saldo t-1
Report vers t+1 (25% décembre)		-2.821	-3.415	-4.193	-5.259	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.51.11.52 Investissements infrastructure pour ETCS - LIQUIDATION		132.60 0	163.32 6	200.48 1	251.36 6	BA 51.11.51.11.52 Investerings infrastructuur Infrabel voor ETCS - VEREFFENING
AB 51.11.5199 - Investissements Holding	145.546	157.88 2	157.88 2	157.88 2	157.88 2	BA 51.11.5199 - Investerings Holding -
+ croissance réelle de 1% par an à partir de 2014 sur le montant de base (1.010.442 k €)			1.053	2.117	3.191	+ reële groei van 1% per jaar vanaf 2014 op het basisbedrag (1.010.442 k €)
+ 24,789 mio € 2001 par an à partir de 2014 pour investissements groupe SNCB			3.873	7.746	11.619	+ 24,789 mio € 2001 per jaar vanaf 2014 voor investeringen NMBS-groep
AB 51.11.5199 - Investissements Holding - ENGAGEMENT	145.546	157.88 2	162.80 8	167.74 5	172.69 2	BA 51.11.5199 - Investerings Holding - VASTLEGGING
Solde t-1 (voir 51.11.5101 en 2009)	2.588	3.162	3.289	3.392	3.495	Saldo t-1 (zie 51.11.5101 in 2009)
Report vers t+1 (25% décembre)	-3.162	-3.289	-3.392	-3.495	-3.598	Overdracht naar t+1 (25% december)
AB 51.11.5199 -LIQUIDATION	144.972	157.75 5	162.70 5	167.64 2	172.58 9	BA 51.11.5199 - VEREFFENING

Décision conclave budgétaire 2012 : les crédits accordés sur le programme d'activité 51 11 ont été adaptés pour 2012 en engagement et en liquidation.

Beslissing begrotingsconclaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op het programma activiteit 51 11 werden in vastlegging en in vereffening aangepast.

A.B. 33 51 11 51.11.02 (Bud DO PA AB) — 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 51.11.02 (Beg OA AP BA) — 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 €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c					131.06	130.40
			4.916	91.095	6	5
b					130.23	130.41
			4.814	89.299	3	9

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements).

Cette dotation de base est retirée de l'AB 51 11 51.11.01 (Investissement SNCB) et est donc neutre sur le plan budgétaire.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c					131.06	130.40
			4.916	91.095	6	5
b					130.23	130.41
			4.814	89.299	3	9

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investerings).

Deze basisallocatie wordt gecompenseerd op de BA 51 11 51.11.01 (Investerings NMBS) en is dus budgettair neutraal.

A.B. 33 51 11 51.11.51 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat dans le capital d'Infrabel en vue du financement des investissements, au profit d'Infrabel.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	662.2	690.3	650.03	647.92	637.02	612.35
	83	56	7	5	9	6
b	664.7	687.4	653.23	647.96	637.25	612.87
	53	14	5	9	6	0

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements).

B.A. 33 51 11 51.11.52 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat au capital d'INFRABEL en vue du financement des investissements en matériel roulant pour l'ETCS, au profit d'Infrabel.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			135.42	163.92	201.25	252.43
			1	0	9	2
b			132.60	163.32	200.48	251.36
			0	6	1	6

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements).

Cette dotation de base est retirée de l'AB 51 11 51.11.51 (Investissement Infrabel) et est donc neutre sur le plan budgétaire.

A.B. 33 51 11 51.11.99 (Bud DO PA AB) — Participation de l'Etat dans le capital de la SNCB Holding en vue du financement des investissements, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	124	145	157.8	162.8	167.7	172.6
	246	546	82	08	45	93
b	124	144	157.7	162.8	167.7	172.6
	954	972	55	08	45	93

Voir AB 51 11 51.11.01 (Investissements)

B.A. 33 51 11 51.11.51 (Beg OA AP BA) — Deelname van de Staat in het kapitaal van Infrabel met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van Infrabel.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	662.2	690.3	650.03	647.92	637.02	612.35
	83	56	7	5	9	6
b	664.7	687.4	653.23	647.96	637.25	612.87
	53	14	5	9	6	0

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investerings).

B.A. 33 51 11 51.11.52 (Beg OA AP BA) — 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

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			135.42	163.92	201.25	252.43
			1	0	9	2
b			132.60	163.32	200.48	251.36
			0	6	1	6

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investerings).

Deze basisallocatie wordt gecompenseerd op de BA 51 11 51.11.51 (Investerings Infrabel) en is dus budgettair neutraal.

B.A. 33 51 11 51.11.99 (Beg OA AP BA) — Deelname van de Staat in het kapitaal van de NMBS-Holding met het oog op de financiering van de investeringen, ten gunste van NMBS-Holding.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	124	145.5	157.8	162.8	167.7	172.6
	246	46	82	08	45	93
b	124	144.9	157.7	162.8	167.7	172.6
	954	72	55	08	45	93

Zie BA 51 11 51.11.01 (Investerings).

Activité 33 51 13 – SNCB – Normalisation des comptes.

A.B. 33 51 13 32.00.02 (Bud DO PA AB) — Contribution en ce qui concerne les accidents de travail, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	0	0	0	0	0
b	0	0	0	0	0	0

Note explicative.

L'article 84 du contrat de gestion 2008-2012 de la SNCB Holding prévoit que le paiement intervient dans les soixante jours de l'approbation des comptes annuels par l'Assemblée générale des Actionnaires de la SNCB Holding.

Dès lors, la demande de crédit en 2012 doit couvrir les dépenses d'accidents de 2011.

L'organisme assureur prend en charge les réparations des dommages résultant des accidents de travail, c'est-à-dire :

- le paiement des soins médicaux et assimilés;
- l'indemnisation de l'incapacité (soit indemnités journalières en cas d'incapacité temporaire, soit rente viagère ou de capital en cas d'incapacité permanente ou de décès).

Dans le cas du groupe SNCB, la SNCB Holding assure son personnel à charge de son compte d'exploitation.

Complémentairement aux organismes assureurs, le Fonds des accidents de travail prend en charge :

- des allocations supplémentaires dans les cas de rentes inférieures à des montants minima garantis par les dispositions légales;
- des allocations d'indexation des rentes et de réévaluations légalement prévues.

La SNCB Holding n'émarge pas à ce Fonds créé par l'Etat. La part qui aurait été portée à charge de ce Fonds des accidents du travail, à savoir l'indexation des rentes ou les allocations supplémentaires est donc sollicitée auprès de l'Etat pour normalisation de cette charge encourue par la SNCB Holding, comparativement au régime général.

En 2011 et 2012, aucune compensation ne devait être payée. En 2011, la SNCB Holding a payé 322.541,49 € et en 2012, la SNCB Holding payera 195.073,43 €.

Activiteit 33.51.13 – NMBS – Normalisatie van de rekeningen.

B.A. 33 51 13 32.00.02 (Beg OA AP BA) — Bijdrage arbeidsongevallen, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	0	0	0	0	0
b	0	0	0	0	0	0

Verklarende nota

Artikel 84 van het beheerscontract 2008-2012 van NMBS-Holding stelt dat de betaling gebeurt binnen zestig dagen te rekenen vanaf de goedkeuring van de jaarrekeningen door de Algemene Aandeelhoudersvergadering van de NMBS-Holding.

De kredietaanvraag voor 2012 moet dus de in 2011 betaalde onkosten van de arbeidsongevallen dekken.

De verzekeringsinstelling staat in voor de schadevergoeding voor arbeidsongevallen, d.i.

- de betaling van de medische kosten en gelijkgestelde kosten;
- de schadeloosstelling van de ongeschiktheid (hetzij de betaling van een dagelijkse vergoeding bij een tijdelijke arbeidsongeschiktheid, hetzij de storting van een lijfrente of een kapitaal bij een blijvende arbeidsongeschiktheid of een overlijden).

Bij de NMBS-Groep wordt het personeel verzekerd ten laste van de exploitatierekening van de NMBS-Holding.

Naast de verzekeringsinstellingen zorgt het Fonds voor Arbeidsongevallen voor de betaling:

- van een bijkomende vergoeding wanneer de rente lager ligt dan de door de wet vastgestelde minimum bedragen;
- van de indexering van de rentes en van de wettelijk bepaalde revaluaties.

De NMBS-Holding kan niet rekenen op dit Fonds gecreëerd door de Staat. De indexering van de rentes en van de bijkomende vergoedingen wordt dus gecompenseerd door de Staat omdat het algemene stelsel niet van toepassing is op de NMBS Holding.

In 2011 en 2012 moest er geen compensatie betaald worden. In 2011 heeft NMBS Holding 322.541,49 € betaald en in 2012 zal NMBS Holding hiervoor 195.073,43 € betalen.

(k€)	2012 Ajusté <i>Aangepast</i>	2013 initial <i>Initieel</i>	2014 Indicatif <i>Indicatief</i>	2015 Indicatif <i>Indicatief</i>	2016 Indicatif <i>Indicateif</i>	(k€)
H 84 - Accidents de travail total solde t-1	0	0	0	0	0	H 84 - Arbeidsongevallen totaal saldo t-1
ENGAGEMENT	0	0	0	0	0	VASTLEGGING
Solde t-1	0	0	0	0	0	Saldo t-1
Report vers t+1	0	0	0	0	0	Overdracht naar t+1
LIQUIDATION	0	0	0	0	0	VEREFFENING

Activité 33 51 16 – Transferts au fonds RER

A.B. 33 51 16 61.41.01 (Bud DO PA AB) — Transferts au fonds RER géré par la SNCB Holding, au profit de la SNCB Holding.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c		234	243	243	243	243
	224 335	101	488	488	488	488
b		234	243	243	243	243
	224 335	101	488	488	488	488

Base juridique

- Loi portant assentiment à l'accord de coopération du 11 octobre 2001 entre l'Etat fédéral, les Régions flamande, wallonne et de Bruxelles-Capitale relatif au plan d'investissement pluriannuel 2001-2012 de la S.N.C.B.
- Art. 66-68 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et la SNCB-Holding.
- Art. 60-61 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et Infrabel.
- Art. 64 contrat de gestion 2008-2012 conclu entre l'Etat belge et la SNCB.

Note explicative

Objectifs:

- pour l'Etat, réaliser le RER de, vers, dans et autour de Bruxelles, conformément à l'accord gouvernemental du 18 mars 2008 conclu par les négociateurs du CD&V, MR, PS, Open Vld et cdH, p. 25.
- Pour le SPF: Mobilit n° 4: « Horizontaliser la mobilité en vue de valoriser le transport durable ». Cet objectif demande une réflexion et des projets en vue de la mise en oeuvre conjointe de différents modes de transport – Intermodalité ».

En ce qui concerne la gestion du projet RER, assurer un suivi coordonné des travaux comme cela se fait dans le cadre des autres projets ferroviaires est justifié. Par conséquent, les mêmes procédures administratives sont d'application et le Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire est chargé d'en assurer le contrôle.

Activiteit 33 51 16 – Overdrachten naar het GEN-Fonds

B.A. 33 51 16 61.41.01 (Beg OA AP BA) — Overdrachten naar het GEN-Fonds beheerd door de NMBS-Holding, ten gunste van de NMBS-Holding.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	224	234	243	243	243	243
	335	101	488	488	488	488
b	224	234	243	243	243	243
	335	101	488	488	488	488

Juridische basis

- Wet houdende instemming met het samenwerkingsakkoord van 11 oktober 2001 tussen de federale Staat, het Vlaamse, het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijk Gewest betreffende het meerjarig investeringsplan 2001-2012 van de N.M.B.S.
- Art. 66-68 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding.
- Art. 60-61 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en Infrabel.
- Art. 64 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en NMBS.

Verklarende nota

Doelstellingen:

- voor de Staat, de verwezenlijking van het GEN rond, in en naar Brussel, overeenkomstig het regeerakkoord van 18 maart 2008 gesloten door de onderhandelaars van CD&V, MR, PS, Open VLD en CDH, p. 25.
- Voor de FOD: Mobilit nr. 4: "De mobiliteit horizontaliseren om het duurzame vervoer op te waarderen". Vereisten daarvoor zijn een denkoefening en projecten rond de organisatie van het verkeer over verschillende vervoerswijzen - Intermodaliteit.

Wat het beheer van het GEN-project betreft, is een gecoördineerde opvolging van de werkzaamheden, zoals dit gebeurt bij de andere spoorwegprojecten, gerechtvaardigd. Bijgevolg zijn dezelfde administratieve procedures van toepassing en staat DOS in voor de controle op deze.

La réalisation du réseau express régional constitue toutefois une activité spécifique du programme ferroviaire (51 16 61.41.01), qui se distingue des autres (51 11 51.11.99 pour la Holding – 51 11 51.11.51 pour Infrabel – 51 11 51.11.01 pour la SNCB) par le fait qu'elle est financée par un fonds, à savoir le Fonds RER.

L'article 66 du contrat de gestion 2008-2012 entre l'Etat et la SNCB-Holding règle le versement des moyens nécessaires au Fonds RER:

“L'Etat procède ensuite de 2008 à 2013 à un paiement annuel de 210 709 k€₂₀₀₈, en juin de chaque année.

La SNCB Holding s'engage à affecter les montants versés au Fonds RER ainsi que les intérêts générés par le Fonds RER exclusivement à la réalisation du projet RER.

La SNCB Holding s'engage à effectuer les travaux dans la mesure où le Fonds est suffisamment alimenté pour faire face aux travaux de l'année en cours. La SNCB Holding et Infrabel se tiennent à l'enveloppe exclusivement réservée pour les travaux d'infrastructure de 2 098 140 k€₂₀₀₈ (1 556 000 k€₂₀₀₁). Les surcoûts éventuels, quelles qu'en soient les causes, devront être financés dans les limites de la dotation d'investissement classique du SPF Mobilité et Transports. A partir de 2009, Infrabel et la SNCB Holding, chacune pour ce qui la concerne, fournira à la DGTT un rapport annuel comprenant une actualisation de la prévision du coût total du projet RER, une analyse des risques budgétaires subsistants et une comparaison avec les moyens disponibles dans le fonds. Ce rapport est transmis au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT au plus tard le 30 avril de chaque année ».

Le montant de base 210 709 k€₂₀₀₈ est indexé suivant la formule contractuelle prévue pour les investissements.

Conformément l'article 66 du contrat de gestion de la SNCB-Holding et l'article 61 du contrat de gestion d'Infrabel, le rapport annuel reprenant une actualisation des équipements du Fonds RER et une évaluation des risques budgétaires substantiels ont été remis.

Le 28 avril 2011, Infrabel et la SNCB Holding ont annoncé la réévaluation exceptionnelle suivante:

De realisatie van het Gewestelijk Expres Net is evenwel een specifieke activiteit van het spoorwegprogramma (51 16 61.41.01), die zich van de overige (51 11 51.11.99 voor Holding – 51 11 51.11.51 voor Infrabel – 51 11 51.11.01 voor de NMBS) onderscheidt door het feit dat ze door een fonds, het zgn. GEN-Fonds, wordt gefinancierd.

Artikel 66 van het beheerscontract 2008-2012 tussen de Staat en de NMBS-Holding regelt de storting van de nodige middelen voor het GEN-Fonds:

“Vervolgens gaat de Staat van 2008 tot 2013 over tot een jaarlijkse betaling van 210 709 k€₂₀₀₈, in juni van ieder jaar.

De NMBS-Holding verbindt zich ertoe, de in het GEN-Fonds gestorte bedragen alsook de interesten opgebracht door het GEN-Fonds exclusief te besteden aan de verwezenlijking van het GEN-project.

De NMBS-Holding verbindt zich ertoe de werken uit te voeren in de mate dat het Fonds voldoende gestort is om de werken van het lopende jaar aan te gaan. De NMBS-Holding en Infrabel houden zich aan de enveloppe die uitsluitend voor de infrastructuurwerken bestemd is en die 2 098 140 k€₂₀₀₈ (1 556 000 k€₂₀₀₁) bedraagt. De eventuele meerkosten, ongeacht de oorzaken ervan, zullen moeten worden gefinancierd binnen de beschikbare klassieke investeringsstoelage van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Vanaf 2009 zullen Infrabel en de NMBS-Holding, elk voor wat hen aanbelangt, een jaarlijks verslag leveren, met een geactualiseerde raming van de totale kostprijs van het GEN-project, een analyse van de nog bestaande budgettaire risico's en een vergelijking met de in het Fonds beschikbare middelen. Het verslag wordt aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan het DGVL uiterlijk op 30 april van elk jaar bezorgd”.

Het basisbedrag van 210 709 k€₂₀₀₈ wordt geïndexeerd overeenkomstig de contractuele formule voor de investeringen.

Overeenkomstig met artikel 66 van het beheerscontract van NMBS Holding en artikel 61 van het beheerscontract van Infrabel is een jaarlijks rapport met een actualisatie van de voorzieningen voor het GEN-Fonds en de evaluatie van de substantiële budgettaire risico's overgemaakt.

Op 28 april 2011 hebben Infrabel en NMBS Holding volgende opmerkelijke herschatting aangekondigd:

Projet Projet t	Description projet Omschrijving project	Estimation initiale Initiële schatting	Estimation revue Herziene schatting	Différence Verschil
P12	Gare de Schuman: tunnel + voies supplémentaires Treinstation Schuman: tunneling + bijkomende sporen	255,3	352,6	+97,3
P13	L36: courbe de Nossegem L36: Bocht Nossegem	12,4	20,8	+8,4
P101	L161 4V: Watermael –Boistfort- Louvain-La-Neuve L161 4V: Watermaal –Bosvoorde- Louvain La Neuve	465,5	501,3	+35,8
P103/ 104	L124 Braine –l'Alleud, Linkebeek/Nivelles: 3 ^{ème} et 4 ^{ème} voies L124 Eigenbrakel, Linkebeek Nijvel: 3 ^{de} en 4 ^{de} spoor	443,6	456,9	+13,3
P106	L50A: Bruxelles-Denderleeuw: 3 ^{ème} et 4 ^{ème} voies L50A: Brussel-Denderleeruw: 3 ^{de} en 4 ^{de} spoor	283,7	337,8	+54,1
Sous-total partie projets lignes Subtotaal gedeelte lijnprojecten		1.460,6	1.669,3	+208,7
P711 - P719	Adaptations des gares et parkings: Infrabel et la SNCB-Holding Aanpassingen van stations en parkings: Infrabel en NMBS-Holding	95,4	162,7	+67,3
Sous-total partie projets gares Subtotaal gedeelte stationsprojecten		95,4	162,7	+67,3
Total infrastructure RER en €2001 Totaal infrastructuur GEN in €2001		1 556,0	1 832,0	+276,0
Total en €2011 Totaal in €2011		2 235,2	2 631,6	+396,4

De plus, sur base des dossiers d'investissements, le budget global s'élève à 2.666 mio €₂₀₁₁ au 31 décembre 2011. Ceci représente une augmentation de 1,3 % par rapport à réévaluation du 28 avril 2011 et une augmentation de 19,3 % par rapport à l'estimation initiale. Ce montant de 2.666 mio €₂₀₁₁ est constitué à 42% de la somme des coûts réels jusqu'au 31 décembre 2011 inclus (1124 mio €₂₀₁₁) et des équipements futurs jusqu'à la fin des travaux (58%), comme remis par TUC RAIL.

Le total des moyens disponibles (l'enveloppe) correspond à l'estimation initiale pour le coût des travaux (1 556,0 mio €₂₀₀₁ ou 2147 mio €₂₀₁₁). Le financement se fait au travers du fonds RER. Les moyens réels disponibles dans le Fonds RER dépendent de la périodicité et des montants des versements et des retraits du fonds ainsi que des intérêts réels obtenus.

Au 31 décembre 2011, les moyens disponibles du fonds RER atteignaient les 467 mio €.

L'administration souligne que, comme cela est stipulé dans le contrat, tous les dépassements de l'enveloppe du fonds RER devront être supportés par les dotations d'investissement classiques.

Actuellement – octobre 2012 – la rédaction du plan pluriannuel 2013-2025 du groupe SNCB n'est pas encore finalisée. Plusieurs hypothèses ont été

Op basis van de investeringsdossiers, is het globale budget gestegen tot 2.666 mio €₂₀₁₁ op 31 december 2011. Dit vertegenwoordigt een stijging met 1,3% ten opzichte van de herziening van 28 april 2011 en een stijging met 19,3% ten opzichte van de initiële raming. Dit bedrag van 2.666 mio €₂₀₁₁ is samengesteld uit 42% van de som van de werkelijke kosten tot en met 31 december 2011 (1124 mio €₂₀₁₁) en de toekomstige voorzieningen tot het einde van de werken (58%), zoals aangeleverd door TUC RAIL.

Het totaal van de beschikbare middelen (de enveloppe) stemt overeen met de initiële schatting van de kostprijs van de werken (1.556,0 mio €₂₀₀₁ of 2.147 mio €₂₀₁₁). De financiering gebeurt door middel van het GEN-fonds. De werkelijke beschikbare middelen aanwezig in het GEN-fonds worden bepaald door het ritme en de bedragen van stortingen in en onttrekkingen aan het fonds en de hierop verworven reële interesten.

Op 31 december 2011 bedragen de beschikbare middelen van het GEN-fonds 467 mio €.

De administratie onderstreept dat, zoals contractueel bepaald, alle overschrijdingen van de enveloppe van het GEN-Fonds gedragen zullen moeten worden door de klassieke investeringstoelage.

Op dit moment – oktober 2012 – is de opmaak van het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-groep nog niet afgerond. Er werden

élaborées mais un consensus n'a pas encore été trouvé. Cette situation incertaine rendait impossible de faire une estimation actualisée réaliste du projet RER en 2012. En effet le planning est déterminé largement par les options financières de l'hypothèse choisie et ce planning a un effet sur les coûts totaux.

Selon ces options, une révision fondamentale du planning du projet RER est nécessaire. Infrabel déclare que cette révision pourra avoir comme conséquence que la mise en service de certaines infrastructures temporaires sera plus longue que prévu initialement, ce qui peut influencer les coûts du projet.

Situation du fonds RER

Au 1^{er} janvier 2008, le solde de trésorerie du GEN-FONDS-RER s'élevait à 393 890 194,82 €. Au 1^{er} janvier 2009, ce solde était de 508 225 073,22 € et au 1^{er} janvier 2010 il était monté à un montant de 599 669 679,52 €. Au 1^{er} janvier 2011 il était diminué à un montant 584 410 325,46 €.

Les opérations suivantes ont eu lieu au cours de la période du 01/01/2010 –31/12/2011

Situation au 01/01/2011(en €)	584 410 325,46
Versement au 30/06/2011	224 335 000,00
Subsides emprunt-TGV versés injustement au 30/06/2011	16 571 000,00
Païement en 2011 à :	
Infrabel	-325 619 464,8
SNCB-Holding	-22 183 979,66
Païement en 2011 pour le compte de SPF M&T- service RER	-10 556,10
Redevance de gestion 2011	-35 818,05
Remboursement pour subsides emprunt-TGV injustement versé (+ part des intérêts du placement en cours) ...	-16 588 012,89
Frais bancaires	-1 231,27
Intérêts perçus	5 831 293,21
Autres recettes	823,40
TVA récupérée	59,71
TVA à récupérer	-63,05

verschillende hypothesen uitgewerkt maar een consensus over de te kiezen hypothese werd nog niet bereikt. Deze onzekere situatie maakte het in 2012 onmogelijk een realistische geactualiseerde kostenraming van het GEN-project op te stellen. De planning wordt immers in grote mate bepaald door de financiële opties van de gekozen hypothese en deze planning heeft een impact op de globale kosten.

Naargelang deze opties zal een grondige herziening van de geplande fasering van het GEN moeten gebeuren. Volgens Infrabel kan dit onder andere leiden tot de ingebruikname van tijdelijke infrastructures gedurende een langere periode dan initieel voorzien, hetgeen de kostprijs van het project kan beïnvloeden.

Toestand van het GEN-fonds

Op 1 januari 2008 bedroeg het thesauriesaldo van het GEN-FONDS-RER 393 890 194,82 €. Op 1 januari 2009 was dit saldo gelijk aan 508 225 073,22 € en op 1 januari 2010 was het opgelopen tot 599 669 679,52 €. Op 1 januari 2011 was het thesauriesaldo gedaald tot 584 410 325,46 €.

Volgende verrichtingen hadden plaats in de periode 01/01/2011 –31/12/2011:

Toestand op 01/01/2011 (in €)	584 410 325,46
Storting op 30/06/2011	224 335 000,00
Ten onrechte gestorte subsidie TGV-lening op 30/06/2011	16 571 000,00
Betaling in 2011 aan:	
Infrabel	-325 619 464,8
NMBS-Holding	-22 183 979,66
Betaling in 2011 in opdracht van FOD M&V- dienst GEN	-10 556,10
Beheersvergoeding 2011	-35 818,05
Terugbetaling ten onrechte gestorte subsidie TGV-lening (+ deel van de intresten van de aflopende belegging)	-16 588 012,89
Bankkosten	-1 231,27
Geïnde interesten	5 831 293,21
Andere inkomsten	823,40
Gerecupereerde BTW	59,71
Te recupereren BTW	-63,05
Gerecupereerde roerende	

Précompte mobilier récupéré	862,81
Précompte mobilier à récupérer	-2 310,95
	466 707
Situation au 31/12/2011 (in €)	927,82

dont :

	438 767
- en « commercial paper »	239,62
- en dépôt	27 937 000,00
- sur un compte courant	3 688,20

Ce Fonds RER prendra fin en 2014. Pour le moment, la dotation pour 2014 pour la part Fonds RER est estimée à environ 183 mio €₂₀₁₃ en 2014. Les 60 mio € restants seront transférés vers les dotations classiques d'investissement en 2014. A partir de 2015, le montant total, qui est maintenant prévu pour le Fonds RER, sera transféré vers les investissements classiques.

A.B. 33 51 17 12.11.22 (Bud DO PA AB) — Audits et études relatifs aux entreprises publiques ferroviaires.

(en milliers €)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	77	209	208	208	208	208
b	89	209	209	209	209	209

Conformément à la décision du Conseil des Ministres du 06/06/2008 (point 2.4), depuis 2009 et pour les années suivantes, un montant de 70 k€₂₀₀₈ est déduit de la dotation de chaque société, soit un total de 210 k€₂₀₀₈, pour compenser la prise en charge par le budget du SPF du coût de la certification des procédures de mesure de la qualité par un organisme extérieur.

Pour rappel, un crédit était inscrit en 2009 à l'AB 51 02 12 00 01 (214 k€). Ce crédit n'a pas été utilisé car l'élaboration des manuels de qualité par le Groupe SNCB avait été retardée.

Le coût pour 2010 est limité à 88 k€ en engagement, suite à l'attribution du marché de la certification des procédures de mesure de la qualité.

En 2011, il y avait d'un côté la prolongation de la mission du service public de contrôle de la qualité auprès du groupe SNCB du 1^{er} avril 2011 à fin mars 2012 pour un montant de 68 k €. Cette mission est rendue difficile par le fait qu'un annuaire de qualité ajusté n'a été reçu de la SNCB qu'en décembre 2011.

voorheffing	862,81
Te recupereren roerende voorheffing	-2 310,95
	466 707
Toestand op 31/12/2011 (in €)	927,82

waarvan:

	438 767
- aangehouden in commercial paper	239,62
- aangehouden in deposito	27 937 000,00
- aangehouden in rekening-courant	3 688,20

Dit GEN Fonds zal eindigen in 2014. Momenteel wordt de toelage voor 2014 voor het deel GEN Fonds geraamd op circa 183 mio €₂₀₁₃ in 2014. De resterende 60 mio € zal getransfereerd worden naar de klassieke investeringstoelagen in 2014. Vanaf 2015 zal het volledige bedrag dat nu voorzien is voor het GEN-Fonds overgebracht worden naar de klassieke investeringen.

B.A. 33 51 17 12.11.22(Beg OA AP BA) — Audits en studies betreffende de openbare spoorwegondernemingen.

(in duizendtallen €)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	77	209	208	208	208	208
b	89	209	209	209	209	209

Overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 06/06/2008 (zie punt 2.4), wordt vanaf 2009 en de volgende jaren 70 k€₂₀₀₈ afgetrokken van de toelage van elke vennootschap, hetzij in totaal 210 k€₂₀₀₈, ter compensatie van de tenlasteneming door de begroting van de FOD van de kostprijs voor de certificering van de meetprocedures van de kwaliteit door een externe partij.

Ter herinnering, een krediet was in 2009 ingeschreven op de BA 51 02 12 00 01 (214 k€). Dit krediet werd niet gebruikt want de uitwerking van de kwaliteitshandboeken door de NMBS-Groep had vertraging opgelopen.

De uitgave voor 2010 werd beperkt tot 88 k€ in vastlegging, ten gevolge van de toekenning van de opdracht van de validering van de procedures van het meten van de kwaliteit.

In 2011 was er enerzijds de verlenging van de overheidsopdracht ter controle van de kwaliteitsbewaking bij de NMBS-groep vanaf 1 april 2011 tot eind maart 2012 voor een bedrag van 68 k €. Deze opdracht is bemoeilijkt doordat een aangepast kwaliteitshandboek van de NMBS pas in december 2011 is ontvangen.

A côté de cela, 9 k € ont été payés en 2011 pour l'accompagnement méthodologique de la « mission d'enquête sur les incidents ferroviaires du 27 juin 2011 », en charge du Ministre des Entreprises publiques : à savoir 6 k € pour le soutien par un auditeur professionnel et 3 k € pour l'accompagnement par un bureau spécialisé dans les techniques d'interview. Il n'y a pas eu de proposition faite au Ministre des Entreprises publiques en 2011 pour une mission de l'état supplémentaire.

Décision du conclave budgétaire 2012 : les crédits alloués pour 2012 sur l'AB 51 10 12 11 20 ont été ajustés à hauteur de 209 k € tant en engagement qu'en liquidation.

Une proposition pour deux marchés publics supplémentaires au Ministre des Entreprises publiques est actuellement en cours de préparation. Le premier marché consiste en la poursuite du contrat en ce qui concerne les manuels de qualité. Pour Infrabel et la SNCB, cela signifie qu'il convient de vérifier si la continuité de la procédure de validation peut être retenue. Le budget nécessaire pour le premier marché est estimé à environ 61 k €. Le deuxième marché, en vue de la préparation des prochains contrats de gestion, sera d'examiner si les informations que l'administration reçoit sont des statistiques correctes en vertu du contrat de gestion pour répondre aux objectifs définis et pour vérifier comment l'administration peut contrôler de manière efficace la qualité et la fiabilité des informations livrées. Le budget requis pour le deuxième marché est estimé à environ 134 kEUR.

En 2013, le marché décrit en 2012 sera poursuivi pour un budget identique.

Pour 2013, l'indexation a été adaptée à 1,9% (+4 kEUR) sur ce crédit (circulaire budgétaire 2013 – indexation exploitation) moins une économie obligatoire de 5 kEUR en engagement et de 4 kEUR en liquidation

A.B. 33 51 17 35.40.01 (Bud DO PA AB) — Part contributive de la Belgique dans les dépenses de l'Office central des Transports internationaux par chemin de fer à Berne.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	51	47	62	62	62	62
b	51	47	62	62	62	62

Daarnaast is er voor de methodologische begeleiding van de "Onderzoeksopdracht spoorproblemen 27 juni 2011", in opdracht van de Minister van Overheidsbedrijven 9 k € betaald in 2011, namelijk 6 k € voor de ondersteuning door een professionele auditor en 3 k € voor de begeleiding door een bureau gespecialiseerd in interviewtechnieken.

Er is in 2011 geen voorstel gedaan aan de Minister van Overheidsbedrijven voor een bijkomende overheidsopdracht.

Beslissing begrotingsconclaf 2012 : de toegekende kredieten voor 2012 op BA 51 10 12.11.20 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 209 k €.

Een voorstel aan de Minister van Overheidsbedrijven voor twee bijkomende overheidsopdrachten wordt momenteel voorbereid. De eerste opdracht behelst het voortzetten van de opdracht met betrekking tot de kwaliteitshandboeken. Voor Infrabel en NMBS houdt dit in dat moet worden nagegaan of de validatie kan behouden blijven. Voor NMBS Holding komt dit neer op de verderzetting van de validatieprocedure. Het benodigde budget voor de eerste opdracht is geraamd op circa 61 k €. De tweede opdracht zal, ter voorbereiding van de volgende beheerscontracten, nagaan of de informatie die de administratie ontvangt naar aanleiding van het beheerscontract de juiste statistieken zijn om bepaalde doelstellingen te verantwoorden en nagaan hoe de administratie op een efficiënte manier de kwaliteit en de betrouwbaarheid van de aangeleverde informatie kan controleren. Het benodigde budget voor de tweede opdracht is geraamd op circa 134 kEUR.

In 2013 wordt de opdracht beschreven in 2012 verder gezet voor een zelfde budget.

Voor 2013 wordt de index van 1,9% toegepast (+4 kEUR) op dit krediet (omzendbrief begroting 2013 – indexatie werkingsuitgaven) min een opgelegde besparing van 5 kEUR in vastlegging en 4 kEUR in vereffening.

B.A. 33 51 17 35.40.01 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de uitgaven van het Centraal Bureau voor het Internationaal Vervoer per spoorweg te Bern.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	51	47	62	62	62	62
b	51	47	62	62	62	62

Note explicative.**Les bases juridiques sont les suivantes :**

- Loi du 25 avril 1983 portant approbation de la Convention relative aux transports internationaux ferroviaires (COTIF), et des Annexes (Protocole sur les privilèges et immunités de l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF) ; Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des voyageurs et des bagages (CIV) et Règles uniformes concernant le contrat de transport international ferroviaire des marchandises (CIM et leurs Annexes), faites à Berne le 9 mai 1980.
- Conventions internationales relatives au transport de marchandises par chemin de fer (C.I.M.) et au transport de voyageurs et bagages par chemin de fer (C.I.V.) approuvées par la loi du 24 janvier 1973. Intervention dans les frais administratifs de l'Office, lesquels sont supportés par les Etats contractants proportionnellement à la longueur des lignes de chemins de fer soumises aux conventions précitées.
- Règlement financier et comptable de l'Organisation intergouvernementale pour les Transports Internationaux Ferroviaires (OTIF) - Article 18 prévoyant un financement par avance de trésorerie de la part des pays membres.
- Protocole de Vilnius (COTIF 1999) ratifié par la Belgique.

Suite à la ratification du COTIF 99, notre contribution au budget total de l'OTIF se monte à 1,871 %.

Pour le budget 2013, la Belgique devra payer une contribution de 74.296,30 CHF (62 kEUR).

PROGRAMME 7 - MOBILITE DURABLE

Les activités ont lieu dans le cadre des missions précitées et sont complétées d'un certain nombre de tâches de support.

Les activités présentées ci-dessous ont un impact budgétaire:

- La réalisation d'un diagnostic des déplacements domicile— travail
- L'élaboration dans le cadre d'une convention avec le Bureau fédéral du Plan d'indicateurs de transport, de comptes de transports, et d'un système de modèles mathématiques permettant des prévisions et la simulation d'effets de politiques
- La gestion d'un système de mesure du trafic autoroutier
- L'établissement d'une série de statistiques relatives au transport routier

Verklarende nota.**De juridische basis is de volgende:**

- Wet van 25 april 1983 houdende goedkeuring van het Verdrag betreffende het internationale spoorwegvervoer (COTIF), en van de Bijlagen (Protocol betreffende de voorrechten en immunititeiten van de Intergouvernementele Organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF); Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van Internationaal spoorwegvervoer van reizigers en bagage (CIV) en Uniforme regelen betreffende de overeenkomst van internationaal spoorwegvervoer van goederen (CIM en hun Bijlagen), opgemaakt te Bern op 9 mei 1980.
- Wet van 24 januari 1973 houdende goedkeuring van volgende internationale akten: 1. Internationaal Verdrag betreffende het goederenvervoer per spoorweg (C.I.M.) en Bijlagen; 2. Internationaal Verdrag betreffende het vervoer van reizigers en bagages per spoorweg (C.I.V.). Bijdragen, in de uitgaven van het Centraal Bureau, van de Staten die partij zijn bij de voornoemde internationale overeenkomsten.
- Financieel en boekhoudkundig reglement van de Intergouvernementele organisatie voor het internationale spoorwegvervoer (OTIF) – Artikel 18: financiering door de Lidstaten met voorschotten.
- Protocol van Vilnius (COTIF 1999) dat door België geratificeerd werd.

Na de ratificatie van COTIF 99 bedraagt onze bijdrage 1,871 % van het totale budget van de OTIF.

Voor het budget 2013 zal België 74.296,30 CHF (62 kEUR betalen als bijdrage.

PROGRAMMA 7 - DUURZAME MOBILITEIT

De activiteiten gebeuren binnen het kader van hogervermelde missies en worden aangevuld door een aantal ondersteuningstaken.

De hierna opgesomde activiteiten hebben een budgettaire weerslag:

- Het opstellen van een diagnose inzake het woon-werkverkeer
- In het kader van de overeenkomst met het Federaal Planbureau vervoersindicatoren opstellen verkeerstellingen uitvoeren en een systeem van mathematische modellen ontwikkelen dat vooruitzichten en simulaties inzake het resultaatgebied van mogelijke maatregelen toelaat
- Het beheer van een meetsysteem voor autowegen
- Opmaken van een reeks statistieken omtrent het wegtransport

- La réalisation en propre ou par des tiers d'études relatives à la mobilité et aux transports

A.B.33 51 70 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement mobilité durable.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	132	140	139	282	140	100
b	126	140	139	260	162	100

(*) Avant AB 33 21 20 121101 et 121122

- A partir de 2013, le service Mob durable souhaiterait fournir un feedback annuel des résultats des enquêtes effectuées tous les trois ans auprès des entreprises et institutions concernées sous forme d'une communication ciblée ou conseils sur mesure adapté au profil de l'entreprise et visant à leur permettre de mettre en œuvre des mesures concrètes.

En effet, une critique majeure de la situation actuelle est que notre feedback est trop limité. De nombreuses entreprises considèrent que le diagnostic représente une charge de travail important ainsi qu'un coût dont ils ne voient pas toujours un intérêt. Afin de palier au risque de voir la motivation des entreprises fléchir nous devons les aider à effectuer un meilleur diagnostic et les guider dans la recherche de solutions adaptées à leur profil de mobilité. De ce fait, l'application de ces solutions participera à l'amélioration durable de la mobilité en général.

La direction souhaiterait bénéficier de l'aide d'un bureau d'étude spécialisé dans le management de la mobilité afin d'organiser une meilleure communication vis-à-vis des entreprises et institutions concernées : 50 KEUR

-Le diagnostic triennal déplacement domicile lieu de travail, réalisé pour la première fois en 2005, est un instrument que les entreprises et les institutions publiques veulent stimuler pour prendre les mesures visant à promouvoir la mobilité durable et recueillir des données pour la gestion de la mobilité.

Les données recueillies seront mises à disposition gratuitement pour la gestion de la mobilité à tous les niveaux. En outre, des études ont déjà été réalisées à l'aide des données (c.-à-d étude ADICCT financée par BELSPO). Ces études sont rarement adaptées aux entreprises ou institutions publiques, de sorte que la plus value pour eux est plutôt minimale.

Le service mobilité fait un rapport final après chaque édition, et a également fait un rapport «meilleures pratiques». Les données recueillies, cependant, nécessitent une exploitation plus rapide et plus approfondie, ce qui ajoute de la valeur à la politique.

Pour faire des analyses (thématiques) qualitatives et utiles, le service Mobilité veut faire appel à des externes (université ou autre institution de recherche) :

- Studies uitvoeren i.v.m. mobiliteit en vervoer in eigen beheer of door derden

B.A. 33 51 70 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten duurzame mobiliteit

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	132	140	139	282	140	100
b	126	140	139	260	162	100

(*) Voorheen BA33 21 20 121101 et 121122

- Vanaf 2013 wenst de dienst aan de ondernemingen een jaarlijkse feedback te geven omtrent de enquêtes die om de drie jaar worden gehouden bij de betrokken ondernemingen en instellingen en dit onder de vorm van gerichte communicatie of advies dat is afgestemd op het profiel van het bedrijf en hen in staat om concrete maatregelen uit te voeren.

Een belangrijk punt van kritiek bestaat er in dat onze feedback te beperkt is. Veel bedrijven zijn van mening dat de diagnostiek heel wat werk vraagt en een prijs vergt waarvan ze niet altijd de voordelen inzien. Om het risico te beperken dat de motivatie van de ondernemingen zou verzwakken moeten wij hen helpen om een betere diagnostiek te verwezenlijken en hen begeleiden bij de zoektocht naar oplossingen aangepast aan hun mobiliteitsprofiel. om een maken De toepassing van deze oplossingen zal bijdragen tot de verbetering van de duurzame mobiliteit in het algemeen

De directie wenst daarom beroep te doen op de hulp van een studiebureau gespecialiseerd in mobiliteitsbeheer teneinde de communicatie t.o.v. de betrokken ondernemingen en instellingen te verbeteren :50 KEUR.

-de 3-jaarlijkse diagnostiek woon-werkverkeer, voor het eerst gerealiseerd in 2005, is een instrument dat ondernemingen en openbare instellingen wil stimuleren om maatregelen te nemen ter bevordering van de duurzame mobiliteit en om gegevens te verzamelen voor het beheer van de mobiliteit. De verzamelde gegevens worden gratis ter beschikking gesteld voor het beheer van de mobiliteit op alle niveaus. Ook werden er reeds studies uitgevoerd met behulp van de gegevens (vb. ADICCT studie gefinancierd door BELSPO). Deze studies zijn echter zelden op maat van de ondernemingen of openbare instellingen, zodat deze hiervan weinig meerwaarde ondervinden.

De Dienst Mobiliteit maakt zelf wel een eindverslag na elke editie, en maakte ook een rapport "best practices". De verzamelde gegevens vereisen echter een snellere en meer diepgaande exploitatie, wat een meerwaarde voor het beleid betekent. Om kwaliteitsvolle en bruikbare (thematische) analyses te maken, zou de Dienst Mobiliteit daarom een beroep willen doen op externen (universiteit of

40 KEUR.

- Adhésion Intelligent Transport System 10 KEUR
- Diverses dépenses mineures 39 KEUR.

A.B.33 51 70 12 11.04 ((Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement TIC mobilité durable.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	145	177	174	136	136	136
b	204	208	206	168	168	168

(*) Avant AB BA 33 21 20 121121

- La Direction Mobilité Durable est chargée d'établir de nombreuses statistiques dont elle est la source « authentique » mais également de données émanant de l'extérieur entre autres des régions pour des demandes externes telles que EUROSTAT, OCDE, UNFCCC etc. En tant qu'entité fédérale, cette mission de rapportage centralisé reste une compétence de notre SPF.

Plutôt que de publier des documents sur support papier, tel qu'il était d'usage autrefois, ou de répondre à de nombreuses questions de manière individuelle par email, la Direction fera usage de son site dénommé anciennement, **START SITTER** (développé à l'origine entre autre pour y faire figurer les comptages sur autoroutes en temps réel, compétence transférée aux régions entre temps) et nouvellement appelé **GISMOB**, pour y placer toutes les statistiques et les résultats d'études réalisées par la Direction. Ces données destinées à un large public (citoyens, entreprises, organisations, ...) seront mises pour consultation sur le web.

Estimation des crédits

- Développement du site : Une première étape consistera à effectuer une sélection entre les différentes sources et données. Ensuite une compilation des données sélectionnées et une représentation graphique visant à mettre à disposition de toutes les personnes concernées par les questions de mobilité un outil convivial 40 KEUR

- Le fonctionnement du site WEB (GISMOB) ainsi que l'analyse des données géographiques WWV, comptages routiers, et diverses statistiques nécessitent l'achat de licences informatiques diverses et des formations ponctuelles relatives à ces logiciels.

Estimation : 42 KEUR

- Entretien du site web GISMOB : 20 KEUR

- Pour les publications en ligne des données existantes qui sont actualisées chaque année et de nouvelles statistiques obtenues grâce aux études et enquêtes effectuées par notre direction, un contrat devra être conclu avec un bureau d'étude afin d'effectuer les analyses statistiques, la compilation des données,

andere onderzoeksinstelling) : 40 KEUR.

- Lidmaatschap Intelligent transport system 10 KEUR-
- Diverse kleine uitgaven 39 KEUR

B.A. 33 51 70 12.11.04 Beg OA AP BA) — Werkingskosten ICT – duurzame mobiliteit.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	145	177	174	136	136	136
b	204	208	206	168	168	168

(*) Voorheen BA 33 21 20 121121

De directie Duurzame mobiliteit is belast met het opstellen van talrijke statistieken waarvan zij de "authentieke" bron vormt maar ook van gegevens die van buitenaf komen zoals van de gewesten en die door derden worden gevraagd EUROSTAT, OESO, UNFCCC enz. In zijn hoedanigheid van federale entiteit blijft deze rapportage opdracht een bevoegdheid van onze FOD.

Eerder dan papieren rapporten te publiceren of de talrijke individuele vragen per mail te beantwoorden zoals voorheen het geval was, zal de directie gebruik maken van zijn site, voorheen START SITTER en nu GISMOB genoemd (oorspronkelijk ontwikkeld m.b.t. de tellingen in reële tijd op de autowegen). Hierop zullen alle statistieken en resultaten van studies worden geplaatst die door de directie worden gemaakt. Deze publicaties die voor een breed publiek bestemd zijn consulteerbaar voor het brede publiek via de website van de FOD.

Raming van de kredieten

- Ontwikkeling van de site : Een eerste stadium bestaat erin een selectie te maken uit de diverse bronnen en gegevens. Vervolgens dient een compilatie te worden gemaakt van de geselecteerde gegevens en een grafische presentatie met als doel aan alle betrokkenen in de mobiliteitsvraagstukken een gebruiksvriendelijk instrument ter beschikking te stellen. : 40KEUR

- Het functioneren van de GISMOB site alsook de analyse van de geografische gegevens van de statistieken WWV, de autowegentellingen en de diverse statistieken maken de aankoop van licenties en het voorzien in gepaste software opleidingen noodzakelijk.

Raming : 42 k EUR

- Onderhoud van de website GISMOB : 20 KEUR

- Voor de online publicatie van bestaande jaarlijks geactualiseerde statistieken en de nieuwe statistieken die het resultaat zijn van studies en enquêtes die door de directie worden uitgevoerd, dient er een contract afgesloten te worden met een studie bureau om statistische analyses, compilatie van de gegevens,

études graphiques, et diverses tâches jusqu'à la configuration finale du site : 40 kEUR.

- Dépenses diverses: 32 kEUR engag./ 64 kEUR en liq.

PROGRAMME 8 - Intermodalité

Les activités sont centrées sur la coordination des actions favorisant l'intermodalité.

Elle participe entre autres aux structures d'accompagnement de la mise sur pied du RER, notamment avec les Régions et les opérateurs de transport public.

Elle coordonne également les actions menées en faveur du transport combiné au niveau national et international.

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

Aperçu des crédits

A.B 33 51 80 31.22.01 (Bud DO PA AB) — Promotion du transport combiné de marchandises

(Cfr. art. 2.33.3 Budget général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

s	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	22 280	19 566	-			
b	16 169	19 543	6 740	19 900	18 275	17 500

(*) Avant AB 33 21 21 312201

Note explicative.

Dans la plupart des pays Européens, le transport combiné peut compter sur le soutien des autorités, et en particulier pour les distances de moins de 300 km vu que compte tenu des coûts liés au transbordement, les coûts sont plus hauts que les tarifs du marché. Depuis 2005, le transport combiné par rail bénéficie en Belgique d'une aide financière approuvée par la Commission Européenne. Ce régime prenait fin le 31 décembre 2008 et était prolongé par l'arrêté royal du 15 juillet 2009 relatif à la promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal pour la période 2009-2012 (en application des articles 22-23 de la Loi-programme du 22 décembre 2008).

geografische studies en andere taken t.e.m. de finale configuratie van de site te laten uitvoeren : 40 kEUR.

-Diverse uitgaven : 32 kEUR vastl./64 kEUR in vereff.

PROGRAMMA 8 - Intermodaliteit

.

De activiteiten zijn gefocust op het coördineren van acties ter bevordering van de intermodaliteit.

Zo wordt o.a. met de gewesten en de openbare vervoersmaatschappijen deelgenomen aan de begeleidingsstructuren voor de implementatie van het GEN.

Ook de acties ter ondersteuning van het gecombineerd vervoer zowel op nationaal als op internationaal vlak worden op de voet gevolgd.

Voor wat de transportorganisatoren betreft wordt de toegang tot het beroep van tussenpersonen in het vervoer (vervoerscommissienair en makelaar) gereguleerd en gecontroleerd en worden o.m. de vergunningen en attesten van vakbekwaamheid uitgereikt.

Overzicht van de kredieten

BA 33 51 80 31.22.01 (Beg OA AP BA) — Bevordering van het gecombineerd goederenvervoer.

(cf. Art. 2.33.3 Algemene uitgavenbegroting)

(in duizend EUR)

k	2011	2012	2013	2014	2015	2016
s	22 280	19 566	-			
c	22 280	19 566	-			
b	16 169	19 543	6 740	19 900	18 275	17 500

(*) Voorheen BA33 21 21 312201

Verklarende nota

In de meeste Europese landen kan het gecombineerd vervoer rekenen op steun van de overheid en in het bijzonder voor afstanden van minder dan 300 km omdat door de overslagkosten de kosten hoger zijn dan de markttarieven. Sinds 2005 geniet het gecombineerd vervoer per spoor in België van een financiële steun goedgekeurd door de Europese Commissie. Deze regeling eindigde op 31 december 2008 en werd verlengd bij het Koninklijk besluit van 15 juli 2009 betreffende de bevordering van het gecombineerd spoorvervoer van intermodale transporteenheden voor de periode 2009-2012 (in uitvoering van de artikelen 22-23 van de programmawet van 22 december 2008).

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

L'arrêt du régime d'aide aurait fait rappliquer un grand nombre d'UTI (unité de transport intermodal) vers les transports routiers. Pour cette raison, il a été décidé de poursuivre le régime d'aide, mais d'une manière adaptée à l'expérience acquise et la réalité actuelle.

Pour ces nouvelles mesures de soutien, le budget disponible est utilisé pour:

- consolider les relations intérieures et interportuaires, et permettre, en appliquant de l'aide financière dégressive, que celles-ci deviennent indépendantes de l'aide publique
- soutenir la mise en marche des nouvelles liaisons internationales.

La vigilance concernant l'existence des services similaires via le rail et ou la navigation intérieure sera renforcée pour éviter une distorsion de la concurrence. De plus, le nouveau système contribuera, dans le cadre du développement durable et de l'engagement pris à Kyoto, via le shift modal produit, à la diminution de l'utilisation exclusive de la route. Exprimés sous forme de frais externes économisés, les mesures produiront en quatre ans un bénéfice social de 160 millions d'euros.

Décision du conclave 2013 :

Un groupe de travail sera mis en place afin d'examiner la prolongation de régime d'aide actuel au transport combiné pour une période de 4 ans (2013 à 2016).

Ce groupe de travail examinera également la possibilité d'un soutien temporaire au trafic diffus durant une période de 3 ans.

Les conclusions seront déposées au plus tard au dernier Conseil des ministres de l'année 2012.

Seulement un crédit de liquidation est inscrit pour l'exécution du régime actuel.

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

De steunregeling stopzetten zou een groot aantal ITE (intermodale transport eenheden) doen terugvloeien naar het wegvervoer. Daarom werd beslist de steunregeling verder te zetten op een wijze aangepast aan de opgedane ervaring en de huidige realiteit.

Bij deze nieuwe steunmaatregelen wordt het beschikbare budget gebruikt om:

- de binnenlandse en tussenhavenlijke relaties te consolideren en hen door toepassing van degressieve tegemoetkoming toe te laten geleidelijk onafhankelijk te worden van overheidssteun
- de opstart van nieuwe internationale verbindingen te steunen.

De waakzaamheid omtrent het bestaan van gelijkwaardige diensten via het spoor en of de binnenvaart zal versterkt worden om concurrentievervalsing te vermijden. Daarnaast zal het nieuwe stelsel in het kader van de duurzame ontwikkeling en het genomen engagement in Kyoto via de teweegebrachte modal shift bijdragen aan het verminderen van het exclusieve gebruik van de weg. Uitgedrukt in vermeden externe kosten zullen de maatregelen over vier jaar een maatschappelijke winst opleveren van 160 miljoen euro.

Beslissing conclaaf 2013

Een werkgroep zal worden opgericht om de verlenging van de huidige steunmaatregel voor het gecombineerd vervoer voor een periode van 4 jaar (2013-2016) te onderzoeken.

Deze werkgroep zal eveneens de mogelijkheid onderzoeken om het verspreid vervoer tijdelijk te steunen gedurende een beperkte periode van 3 jaar.

De conclusies dienen uiterlijk aan de laatste Ministerraad van het jaar 2012 te worden voorgelegd.

Er werd enkel een vereffeningskrediet toegekend voor de uitvoering van het bestaande regime.

DIVISION ORGANIQUE 52

DIRECTION GENERALE TRANSPORT AERIEN

Mission et vision de la Direction générale Transport aérien***La mission de la DGTA***

Garantir et promouvoir un système aéronautique sûr, efficace et durable depuis, vers et en Belgique pour soutenir le développement économique futur.

La DGTA exécute ses tâches conformément à sa mission aussi bien au niveau national qu'à l'échelle internationale. Elle vise à l'amélioration continue de la sécurité aérienne et ses compétences contribueront également au renforcement économique du secteur aérien belge.

Cette mission doit toutefois être menée à bien dans une période de crise économique et dans un contexte international agité où l'organisation de l' "aviation governance" est devenue très complexe. Après avoir connu durant des décennies une collaboration informelle entre les différentes autorités aéronautiques sur la base des responsabilités arrêtées dans les conventions de Chicago, il s'agira de réexaminer comment nous entendons réguler et gérer les compétences de marché de l'UE et le fonctionnement de l'EASA suite aux réglementations européennes récentes et futures (par exemple la réglementation relative au "Single Sky" ou l'extension des tâches de l'agence européenne de la sécurité aérienne EASA). Sur le plan de la surveillance, la DGTA devra de plus en plus s'organiser comme un "service extérieur" des organisations internationales. La DGTA devra toutefois s'efforcer d'exercer les influences nécessaires sur le plan réglementaire afin de défendre les intérêts belges.

La reprise attendue de la croissance du secteur aéronautique après la crise actuelle signifie que la DGTA devra "grandir" avec le marché. La croissance de certains secteurs nécessitera de nouvelles compétences spécifiques de la DGTA. Ces développements sont annonciateurs d'une véritable révolution dans le secteur aéronautique tant sur le 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.

ORGANISATIEAFDELING 52

DIRECTORAAT-GENERAAL LUCHTVAART

Missie en visie van het directoraat-generaal Luchtvaart***De missie van de DGLV***

Waarborgen en bevorderen van een veilig, efficiënt en duurzaam luchtvaartstelsel van, naar en in België ten behoeve van de verdere economische ontwikkeling.

Het DGLV voert zowel op nationaal als op internationaal niveau zijn taken uit conform zijn missie. Het zal vanuit zijn competenties eveneens de economische versterking van de Belgische luchtvaartsector ondersteunen.

Het realiseren van deze missie vindt plaats binnen zowel de huidige economische crisis als binnen een turbulent internationaal kader waar de organisatie van "aviation governance" erg complex is geworden. Nadat er decennia lang op een informele wijze is samengewerkt tussen de verschillende luchtvaartautoriteiten op basis van verantwoordelijkheden vastgelegd in de verdragen van Chicago, zullen als gevolg van recente en toekomstige Europese regelgeving (bijvoorbeeld de regelgeving met betrekking tot "Single Sky" of de uitbreiding van taken van het Europese veiligheidsagentschap EASA), de marktcompetenties van EU en de werking van EASA opnieuw bekeken moeten worden hoe we binnen Europa de luchtvaartsector willen reguleren en beheren. Op toezichhoudend vlak zal het DGLV zich steeds meer dienen te organiseren als een "buitendienst", inzonderheid op het vlak van het toezicht, van de internationale organisaties. Daarbij zal het DGLV evenwel de nodige inspanningen doen teneinde op regelgevend vlak de nodige invloeden uit te oefenen ter verdediging van de Belgische belangen.

De verwachte herneming van de groei van de luchtvaartsector na de huidige crisis betekent dat het DGLV zal moeten "meegroeien" met de markt. De groei van sommige sectoren zal nieuwe specifieke competenties van het DGLV vergen. Deze ontwikkelingen kondigen een ware revolutie aan binnen de luchtvaartsector zowel op het vlak van veiligheid, beveiliging, economie, milieu als op het vlak van het beheer van het luchtruim.

Par conséquent, la DGTA se concentrera au niveau national comme à l'échelle internationale sur:

- Un niveau élevé de sécurité de la circulation aérienne et de la sécurité aéroportuaire ;
- La promotion d'une aviation aussi durable que possible en matière de nuisances sonores (pour Brussels Airport) et d'émissions;
- Un niveau de sûreté efficace pour les aéroports et les compagnies aériennes ;
- Une gestion fluide, sûre et efficace des vols passant par l'espace aérien belge;
- Un contrôle aérien (civil et militaire) de haute qualité;
- Un renforcement de la position internationale de Brussels Airport, compte tenu de l'importance de ce facteur pour le développement économique de la Belgique ;
- Le développement des connexions européennes et intercontinentales;
- Un niveau de coûts compétitif en ce qui concerne les mesures des pouvoirs publics, et les redevances pour les services publics, en tenant compte du "Level Playing Field";
- Un marché aéronautique bien rôdé (compagnies aériennes, entreprises de production et de maintenance, aéroports, sociétés de sous-traitance etc.) avec des règles justes, sans abus de position dominante ;
- Un service rapide, efficace et convivial, en accord avec les exigences internationales ;
- Le lancement de partenariats avec des pays du tiers monde, tant sur le plan de la sécurité que sur le plan de la sûreté.

Pour la mise en oeuvre 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 (Brussels Airport, des aéroports forts dans les Régions, une aviation de plaisance importante, des sociétés de maintenance et des écoles de formation de qualité, des "homecarriers" fragiles qui font généralement partie d'alliances internationales, tant en transport de passagers qu'en fret et en "business aviation") doit **au minimum être maintenue** face à la concurrence des grandes puissances aéronautiques, et être ancrée dans la législation et la réglementation internationales afin de consolider la position (économique) belge sur le plan national et international.

La vision de la DGTA

L'objectif de la DGTA est d'améliorer continuellement la sécurité et sûreté aérienne, et ce pour l'ensemble des maillons de la chaîne aéronautique. La DGTA s'attache également à promouvoir une aviation durable et utilisera pleinement les compétences qui

Het DGLV zal nationaal en internationaal dan ook focussen op:

- Een hoog niveau van veiligheid van het luchtverkeer en veiligheid op de luchthavens;
- Een zo duurzaam mogelijke luchtvaart bevorderen op het gebied van geluid (m.b.t. Brussels Airport) en emissies;
- Een efficiënt beveiligingsniveau van de luchthavens en de luchtvaartmaatschappijen;
- Een probleemloze, veilige en efficiënte vluchtafwikkeling via het Belgische luchtruim;
- Een kwalitatief hoogwaardige luchtverkeersleiding (civiel én militair);
- Een versterking van de internationale positie van Brussels Airport vanwege het belang voor de economische ontwikkeling van België;
- Een verdere uitbouw van verbindingen zowel Europees als intercontinentaal;
- Een concurrerend kostenniveau wat betreft overheidsmaatregelen en heffingen voor overheidsdiensten met aandacht voor het "Level Playing Field";
- Een goed functionerende luchtvaartmarkt (luchtvaartmaatschappijen, productie- en onderhoudsmaatschappijen, luchthavens, toeleveringsbedrijven etc.) met eerlijke regels zonder misbruik van machtsposities;
- Een snelle, efficiënte en klantvriendelijke dienstverlening met handhaving van de (inter)nationale vereisten.
- Het opstarten van partnerships met derdewereldlanden, zowel op vlak van veiligheid als op vlak van beveiliging.

Om bovenstaande beleidsaccenten te realiseren moet het DGLV zowel op nationaal, Europees als op internationaal vlak een actieve rol kunnen spelen. De eigenheid van de Belgische luchtvaart – Brussels Airport, sterke luchthavens binnen de gewesten, omvangrijke recreatieve luchtvaart, kwaliteitsvolle onderhoudsbedrijven en opleidingsscholen, kwetsbare "homecarriers", die meestal deel uitmaken van internationale allianties, zowel op het vlak van passagiersvervoer, vrachtvervoer als op het vlak van "business aviation" – dient in relatie tot de grote concurrerende luchtvaartlanden **ten minste te worden behouden** en dient in de internationale wet- en regelgeving te worden verankerd teneinde de Belgische (economische) positie zowel nationaal als internationaal te versterken.

De visie op het DGLV

Het streefdoel van het DGLV betreft een continue verbetering van de luchtvaartveiligheid en -beveiliging en dit voor alle onderdelen van de luchtvaartketen. Het DGLV ijvert tevens voor een duurzame luchtvaart en zal vanuit diens competenties de economische

sont les siennes pour soutenir le renforcement économique du secteur aéronautique belge.

Aussi, la DGTA entend être une organisation efficace où les collaborateurs s'évertuent en permanence à développer leur expertise et compétences afin de pouvoir donner un contenu optimal aux relations de travail internes et externes.

Vision de la DGTA sur les secteurs aéronautiques

Evolutions contextuelles

Contrairement aux autres modes de transport, le transport aérien est fortement régulé, 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 sur les droits de trafic avec les pays situés hors Europe. Récemment, un accord accroissant la libéralisation a été signé entre les Etats-Unis et l'UE, ce qui offrira aux compagnies aériennes belges plus d'opportunités pour par exemple programmer des vols avec de petits appareils depuis la Belgique vers de petits aéroports aux Etats-Unis. On peut également s'attendre à un effet positif pour l'aéroport national de Brussels Airport, sachant par exemple qu'une nouvelle alliance aéronautique impliquera Brussels Airport dans son exploitation en tant que "hub" secondaire.

Sécurité

Sur le plan de la sécurité, chaque pays doit satisfaire aux normes de sécurité telles que fixées par l'organisation aéronautique des Nations Unies (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) OACI. Récemment, ces normes de sécurité ont encore été renforcées. Ainsi, toutes les autorités aéronautiques nationales sont tenues d'établir un plan national de sécurité, et le secteur aéronautique belge doit introduire des Safety Management Systems. La mise en œuvre de cette exigence demandera beaucoup d'attention de la DGTA au cours des années à venir.

En Europe, l'EASA (Agence européenne de la sécurité aérienne) est responsable de la sécurité dans un certain nombre de domaines. La mission de l'EASA, bras opérationnel de la Commission, est de promouvoir le plus haut niveau possible de sécurité et de protection environnementale de l'aviation civile en Europe. La commission veille, via l'EASA, à l'application uniforme des normes au moyen d'inspections de normalisation dans les Etats Membres de l'Union. L'EASA a reçu des Etats Membres la compétence et la responsabilité pour la certification de type et assure également l'agrément des organisations de conception des produits aéronautiques (le secteur aéronautique bénéficie ainsi

versterking van de Belgische luchtvaartsector ondersteunen.

Het DGLV wil dan ook een effectieve en efficiënte organisatie zijn waar medewerkers permanent werken aan de ontwikkeling van hun expertise en vaardigheden om optimaal invulling te kunnen geven aan in- en externe werkrelaties.

Visie van het DGLV over de luchtvaartsectoren

Omgevingsevoluties

Luchtvaart is in tegenstelling tot de andere vervoersmodaliteiten een sterk gereguleerde transportsector, zowel op wereld- als op Europees niveau. De luchtvaart is op wereldniveau nog steeds niet geliberaliseerd. Wel is vliegen binnen Europa voor Europese luchtvaartmaatschappijen geheel vrij. Europese lidstaten moeten met landen buiten Europa nog aparte bilaterale afspraken maken over landingsrechten. Tussen de VS en de EU is onlangs een akkoord gesloten over verdergaande liberalisering en dat zal ook meer mogelijkheden geven aan Belgische luchtvaartmaatschappijen om bijvoorbeeld met kleine toestellen te vliegen vanuit België naar de kleinere vliegvelden in de VS. Ook de nationale luchthaven "Brussels Airport" zal als gevolg van deze liberalisering een positief effect kunnen verwachten, bijvoorbeeld doordat een nieuwe luchtvaartalliantie "Brussels Airport" in hun exploitatie zal betrekken als een secundaire hub.

Veiligheid

Op veiligheidsgebied moet ieder land voldoen aan de veiligheidseisen zoals ze zijn vastgesteld door de Internationale burgerluchtvaartorganisatie van de Verenigde Naties (International Civil Aviation Organization). Onlangs zijn de veiligheidseisen nog verder aangescherpt en moet bijvoorbeeld iedere nationale luchtvaartautoriteit een nationaal veiligheidsplan maken en dient de Belgische luchtvaartsector "Safety Management Systemen" te introduceren. Dit zal de komende jaren veel aandacht vragen van het DGLV om dit te realiseren in België.

In Europa is het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) verantwoordelijk voor de veiligheid op een aantal terreinen. De opdracht van EASA, de operationele arm van de Europese Commissie, is ervoor te zorgen dat de burgerluchtvaart in Europa een zo hoog mogelijk veiligheid- en milieubeschermingsniveau heeft. De Commissie waakt, via het EASA, over de uniforme toepassing van de normen door middel van conformiteitinspecties in de lidstaten van de Unie. Het EASA heeft van de lidstaten de bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor type-certificering gekregen en verzorgt ook de goedkeuring van de conceptiebedrijven (de luchtvaart-industrie kan zo

de spécifications communes et d'un guichet unique). Dans le cadre du « Single Sky Package 2 », les domaines des services de navigation aérienne et des aéroports ont été ajoutés au champ de compétences de l'EASA. Comme prévu, un projet d'amendement visant à étendre le champ d'application aux licences du personnel navigant et aux mesures techniques d'exploitation est actuellement en discussion au Conseil et au Parlement Européen. Le Gouvernement soutient cet élargissement et met tout en oeuvre pour que le résultat soit adapté aux besoins du Royaume.

Les autres domaines de la navigabilité (fabrications & productions aéronautiques, certificats individuels des aéronefs, maintenance continue & formation et licences du personnel en question) sont traités par les administrations nationales, en application non plus de règlements nationaux, mais de règlements communs. Ces règlements fixent non seulement les devoirs des administrés, mais aussi les devoirs et les moyens nécessaires des administrations nationales. La Commission surveillera, via l'EASA, la bonne application des règlements. Si la norme requise n'était pas atteinte, l'absence d'agrément de la DGTA aurait des effets immédiats extrêmement négatifs pour l'industrie belge et donc pour l'emploi en Belgique

Espace aérien

Depuis 2004, l'Union Européenne a aussi des compétences en matière d'espace aérien, et peut donc édicter des règles plus précises pour la gestion et l'utilisation de l'espace aérien. Cette réglementation impose notamment une scission entre l'instance de réglementation, le contrôleur et le prestataire. De plus, il faut conclure des accords de coopération transfrontaliers entre les Etats et leurs organismes de contrôle aérien, qui doivent conduire à la création de blocs d'espace aérien fonctionnels (Functional Airspace Blocks - FABs) pour 2013. Le 18 novembre 2008, la Belgique a signé à Bordeaux une déclaration d'intention à cet effet avec l'Allemagne, les Pays-Bas, le Luxembourg, la France, et la Suisse dans le but de créer le FAB Europe Central avant 2013.

Suite à la réglementation et à l'adoption du Paquet SES II, Règlement (CE) n° 1070/2009 du Parlement européen et du Conseil du 21 octobre 2009, les relations entre les Etats et leurs organismes de contrôle aérien, entre les Etats et la Commission européenne, entre les organismes de contrôle aérien et l'organisation européenne Eurocontrol sont soumis à de profondes modifications.

genieten van gemeenschappelijke specificaties en een enkel loket). In het kader van het "Single Sky Package 2", werden de domeinen van de luchtvaartnavigatiediensten en de luchthavens toegevoegd aan de toepassingsdomeinen van EASA. Zoals voorzien, wordt op dit moment in de Raad en het Europees Parlement een ontwerp-amendement met het oog op de uitbreiding van het toepassingsgebied tot vergunningen voor vliegend personeel en technische exploitatiemaatregelen besproken. De regering steunt deze uitbreiding en stelt alles in het werk opdat het resultaat aan de noden van het koninkrijk zou aangepast zijn.

De andere domeinen van luchtwaardigheid (luchtvaart-fabricage, individuele luchtvaartuigcertificaten, continu onderhoud en vorming, en vergunningen van het personeel in kwestie) worden door de nationale administraties behandeld, overeenkomstig gemeenschappelijke in plaats van nationale reglementen. Deze reglementen bepalen niet alleen de plichten van de burgers, maar ook de plichten en nodige middelen van de nationale administraties. De Commissie zal, via het EASA, waken over de correcte toepassing van de reglementen. Indien de vereiste norm niet wordt bereikt, zou het gebrek aan erkenning van het DGLV uiterst negatieve en onmiddellijke gevolgen hebben voor de Belgische industrie en dus ook voor de werkgelegenheid in België.

Luchtruim

Sinds 2004 heeft de Europese Unie ook bevoegdheden op het gebied van luchtruim en kan zij nadere regels stellen ten aanzien van het beheer en gebruik van het luchtruim. Zo verplicht deze regelgeving tot een scheiding tussen regelgever, toezichthouder en uitvoerder. Tevens dienen grensoverschrijdende samenwerkingsverbanden tussen Staten en hun luchtverkeersleidingorganisaties opgestart te worden die moeten leiden tot de creatie van functionele luchtruimblokken ("Functional Airspace Blocs - FABs") voor 2013. België heeft samen met Duitsland, Nederland, Luxemburg, Frankrijk en Zwitserland daartoe een intentieverklaring ondertekend in Bordeaux op 18 november 2008 met de bedoeling vóór 2013 de "FAB Europe Central" te creëren.

Als gevolg van de regelgeving en de aanneming van het SES II pakket, verordening (EG) Nr. 1070/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 21 oktober 2009, zijn de verhoudingen tussen de Staten en hun luchtverkeersleidingorganisaties, tussen de Staten en de Europese Commissie, tussen de luchtverkeersleidingorganisaties en de Europese organisatie Eurocontrol, sterk aan verandering onderhevig.

En décembre 2010, le « FABEC States Agreement » a été signé après de longues négociations, ce qui a permis d'instaurer un « Functional Airspace Block » au sein des États membres du FABEC.

Union européenne

Outre les points susnommés, la Commission Européenne travaille à l'élaboration d'une réglementation européenne dans les domaines des redevances aéroportuaires, de la capacité aéroportuaire, d'un système d'échange de quotas d'émissions, d'obligations en termes de nuisances sonores, etc.

L'Europe s'efforce aussi de stimuler la production d'avions "écologiques" par un plan d'investissement, et a lancé un très important programme de recherche avec l'industrie sur le développement et la standardisation du contrôle aérien en Europe. Il importe que tant les entreprises belges que les autorités soient impliquées dans ces développements.

Sûreté

Depuis le 11 septembre 2001, la Commission Européenne a des compétences importantes sur le plan de la sûreté (security). La Commission est aussi l'interlocuteur des Etats-Unis sur la collaboration en matière de sûreté. Les Etats-Unis renforcent sans cesse leurs exigences dans ce domaine et il est important que la Belgique prenne part aux structures européennes de concertation sur la sûreté et qu'elle y plaide pour que ces mesures restent raisonnables. En mars 2010, une nouvelle réglementation européenne en matière de sûreté aérienne est entrée en vigueur et la Commission et ou Eurocontrol ont fait des propositions pour élargir la réglementation sur la sûreté aux avions en vol. Ceci a naturellement un impact considérable sur les compagnies aériennes.

CEAC

En tant qu'organisation internationale gouvernementale, mais consultative (procédant par recommandations), la CEAC est sous pression: ces dernières années, un agenda économique lui a fait défaut et la Commission Européenne souhaite reprendre les missions de concertation de la CEAC. Néanmoins, ses membres restent un point fort : les Etats Membres sont représentés par leurs directeurs généraux et par d'autres membres d'autorités aéronautiques qui participent aux groupes de travail CEAC. C'est un véritable laboratoire, un espace de réflexion qui donne un input sur des thèmes d'actualité (Single European Sky, Security) à des acteurs importants (UE, USA, OACI) et qui aborde des problèmes importants pour tous les Etats Membres de

In december 2010 werd het langdurig onderhandelde "FABEC States Agreement" ondertekend, waardoor een "Functional Airspace Block" werd opgericht binnen de FABEC-lidstaten.

Europese Unie

Naast voornoemde punten is de Europese Commissie actief om Europese regelgeving te maken op onder andere luchthaventarieven, luchthavencapaciteit, invoering van een emissie trading systeem, verplichtingen op het gebied van geluid etc.

Tevens is Europa actief om de productie van "milieuvriendelijke" vliegtuigen te stimuleren via een investeringsprogramma en heeft ze een enorm onderzoeksprogramma opgestart met de industrie op het gebied van het ontwikkelen en standaardiseren van luchtverkeersleiding in Europa. Het is belangrijk dat zowel Belgische bedrijven als de overheid aansluiting verkrijgen bij deze ontwikkelingen.

Beveiliging

Sinds 11 september 2001 heeft de Europese Commissie vergaande bevoegdheden op het gebied van beveiliging (security). De Commissie is ook de gesprekspartner met de VS over samenwerking op beveiligingsgebied. De VS schroeven de beveiligingseisen steeds hoger op en het is voor België belangrijk om te participeren in de Europese overlegstructuren inzake beveiliging om de redelijkheid van de te nemen maatregelen te bepleiten. In maart 2010 zal een nieuwe Europese regelgeving luchtvaartbeveiliging van kracht worden terwijl de Commissie en/of Eurocontrol met voorstellen om de regelgeving met betrekking tot beveiliging uit te breiden naar vliegtuigen in de lucht. Dat zal een sterke impact hebben op de luchtvaartmaatschappijen.

ECAC

De ECAC staat als internationale gouvernementele doch consultatieve (werkend met aanbevelingen) organisatie onder druk: het mangelt haar de afgelopen jaren aan een economische agenda en de Europese Commissie wenst eigenlijk de samenbindende taken van de ECAC over te nemen. Een sterkte blijft haar leden: de lidstaten worden namelijk vertegenwoordigd door de directeurs-generaal en door andere leden van de luchtvaartoverheden die in de ECAC-werkgroepen participeren. Het is een laboratorium en broedkamer, dat input geeft over actuele onderwerpen (Single European Sky, Security) aan belangrijke medespelers (EU, USA, ICAO) en problemen aankaart die van belang zijn voor alle ECAC-lidstaten, voor EU-lidstaten en voor staten die geen deel van EU uitmaken. De

la CEAC : les Etats Membres de l'UE comme les états qui ne font pas partie de l'UE. Les réunions DGAC doivent être suivies par la Belgique avec un peu plus d'engagement.

OACI

L'OACI, qui est une organisation émanant des Nations-Unies, repose toujours exclusivement sur ses Etats Membres. Ainsi, l'UE n'a pas d'accès direct à l'OACI et n'est donc pas membre de cette organisation. Mais un accès indirect est possible par le biais de la coordination avant et au cours des assemblées. Par l'accord de coopération ABIS (Autriche, Suisse, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal et Belgique), la Belgique est représentée au Conseil de l'OACI et dans l'"Air Navigation Commission". Vu le résultat des audits de l'OACI sur le système belge, la Belgique se limite provisoirement à implémenter ce qui est déjà obligatoire et éventuellement à rattraper le retard accumulé et à procéder peu à peu de manière proactive, sans pouvoir collaborer pleinement à de nouveaux développements dans les panels. A cet égard, l'ANC semble dessiner une avancée, comme en témoignent les rapports ABIS. Il est donc indiqué de mettre à profit l'outil de compréhension et d'influence que nous offre ABIS, et de fixer de nouvelles priorités pour la participation de la Belgique aux groupes de travail OACI. De 2010 à 2013, la Belgique est directement représentée au Conseil de l'OACI. A cet égard, les efforts nécessaires seront fournis pour une contribution beaucoup plus active aux activités OACI qu'au cours de la dernière décennie.

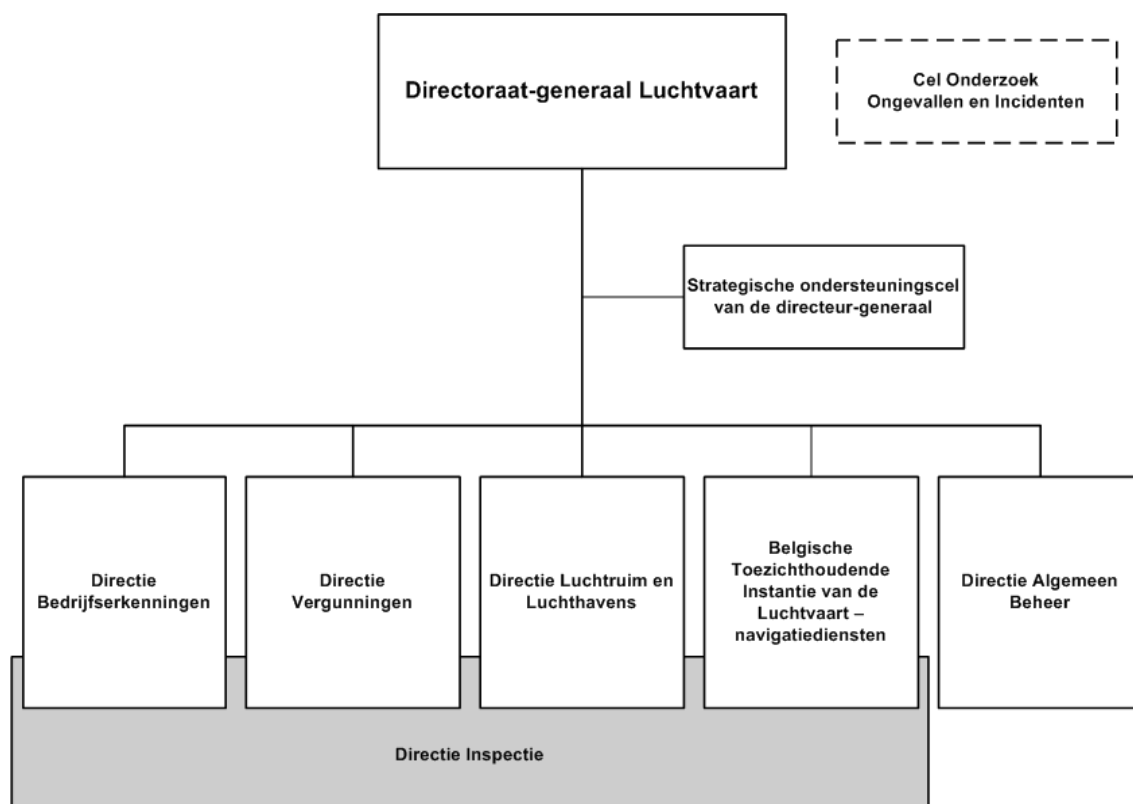
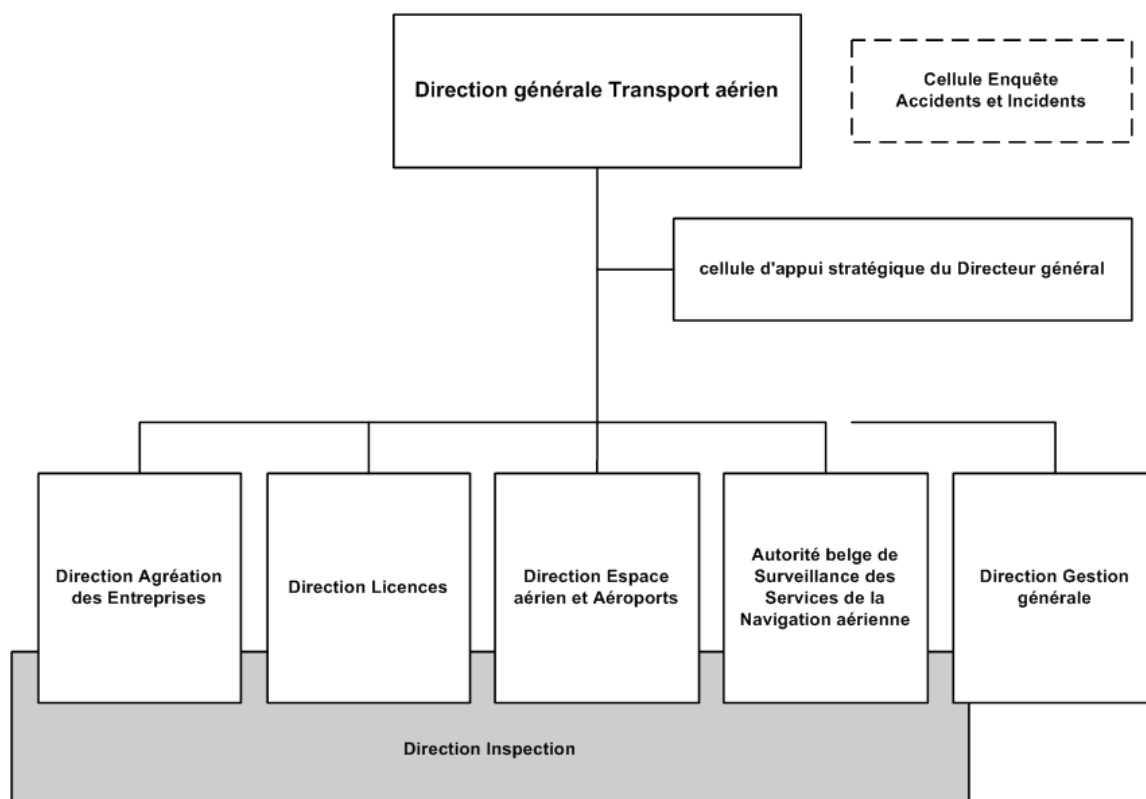
DGCA's dienen door België minder vrijblijvend te worden opgevolgd.

ICAO

De VN-organisatie ICAO steunt nog altijd uitsluitend op zijn Lidstaten. Zo heeft de EU geen rechtstreekse toegang tot ICAO en is bijgevolg nog geen lid van deze organisatie. Indirecte toegang is echter mogelijk via coördinatie voor en tijdens vergaderingen. België is via het samenwerkingsverband ABIS (Oostenrijk, Zwitserland, Ierland, Luxemburg, Nederland, Portugal en België) vertegenwoordigd in de Raad van ICAO en de "Air Navigation Commission". België opteert gezien het resultaat van de ICAO-audits van het Belgische systeem voorlopig noodgedwongen voor implementatie van het reeds verplichte en eventueel voor het inhalen van achterstand en geleidelijk pro-actief werken, eerder dan in panels voluit mee te werken aan nieuwe ontwikkelingen. In verband met dit laatste is de ANC kennelijk aan een opmars bezig, zo getuigen de ABIS-rapporten. Het is dus aangewezen het instrument van inzicht en invloed dat ABIS ons verschaft gedegen te gebruiken en nieuwe prioriteiten te stellen voor de deelname van België in de ICAO - werkgroepen. Van 2010 tot 2013 zal België rechtstreeks vertegenwoordigd zijn in de Raad van ICAO. In dat verband zullen de nodige inspanningen geleverd worden tot een veel actievere bijdrage aan de ICAO-activiteiten dan in het voorbije decennium het geval was.

Structure/organigramme de la Direction générale

Structuur/organigram van het Directoraat generaal



Effectif du personnel en ETP (1) / Personeelseffectief in VTE (1)			
Niveau	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013
A	80,7	89,9	87,9
B	51,8	56,2	55,2
C	25,7	29	29
D	13,4	8,7	7,7
Totaux /Totalen	171,6	183,8	179,8
(1) ETP = nombre à la date du 31/12, indépendant de la date d'entrée ou de départ		(1) VTE = aantal op 31/12, ongeacht datum van indiensttreding of vertrek	

Crédits attribués à la Division Organique / Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling								
Programme/ Programma		2011 réalisé realisatie	2012 initial initieel	2013 proposition voorstel	+/- 2013 - 2012	2014 estimation raming	2015 estimation raming	2016 estimation raming
Subsistance / Bestaansmidd.	c	9 798	10 378	10 566	188	10 536	10 536	10 536
	b	9 825	10 409	10 569	160	10 539	10 539	10 539
Régulation/ Regulering	c	541	591	621	30	655	680	705
	b	541	591	621	30	655	680	705
Aéroport BN/ Luchthaven BN	c	329	1.297	830	-467	1 388	624	668
	b	323	1.298	835	-463	1 350	586	630
Fonds 52/5 / Fonds 52/5	fc	2 722	4 073	2 402	-1 671	3 095	3 095	3 095
	fb	2 727	4 107	2 425	-1 682	3 118	3 118	3 118
Totaux / Totalen	c	10 667	12 266	12 017	-249	12 579	11 840	11 909
	b	10 689	12 298	12 025	-273	12 544	11 805	11 874
	fc	2 722	4 073	2 402	-1 671	3 095	3 095	3 095
	fb	2 727	4 107	2 425	-1 682	3 118	3 118	3 118
	c+fc	13 389	16 339	14 419	-1 920	15 674	14 935	15 004
	b+fb	13 416	16 405	14 450	-1 955	15 662	14 923	14 992

PROGRAMME 0 : MOYENS DE SUBSISTANCE

Outre les activités de base énumérées ci-dessous, chaque direction a également un rôle important à jouer sur le plan de la préparation politique: écrire des réglementations et des procédures, participer à des réunions et à des groupes de travail, concertation interne etc... Ces activités ne sont pas directement reconnaissables dans les objectifs opérationnels, mais constituent pourtant une partie essentielle du travail.

Direction Agréation des entreprises (COM)

La Direction Agréation des Entreprises veille à garantir un haut niveau de sécurité de l'aviation civile dans les domaines technique, économique et écologique en

PROGRAMMA 0: BESTAANSMIDDELEN

Naast de hieronder opgesomde kernactiviteiten heeft iedere directie eveneens een belangrijke rol te vervullen op het vlak van beleidsvoorbereiding zoals het opstellen van reglementeringen en procedures, het bijwonen van vergaderingen en werkgroepen, intern overleg enz... Deze activiteiten zijn niet onmiddellijk herkenbaar in de operationele doelstellingen maar vormen wel een essentieel onderdeel van het werk.

Directie Bedrijfserkenningen (COM)

De Directie Bedrijfserkenningen streeft ernaar een hoog niveau aan veiligheid voor de burgerluchtvaart te garanderen op het gebied van technisch en

faveur du citoyen et des entreprises.

La Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 prévoit des normes minimales pour la sécurité de l'aviation civile et la sauvegarde de l'environnement. Les exigences essentielles de l'Union européenne, ayant comme branche opérationnelle l'EASA (European Aviation Safety Agency), et les règles édictées pour les satisfaire ont été libellées de manière telle que les Etats membres doivent respecter les obligations découlant de la convention de Chicago.

La Direction Agréation des Entreprises a pour mission d'assurer un niveau élevé et uniforme de protection des citoyens dans les domaines de l'aviation civile relevant de sa responsabilité. A cet effet, elle établit des règles de sécurité et veille à ce que les produits, personnes et organisations satisfassent à ces règles en Belgique.

La Direction Agréation des Entreprises collabore avec les autorités européennes de l'aviation civile pour élaborer, mettre en œuvre et harmoniser la réglementation technique et les procédures dans les domaines précités.

Dans le cadre de ces activités, la Direction Agréation des Entreprises collabore avec l'ensemble des professionnels du secteur aéronautique, tant sur le plan national qu'à l'échelle internationale.

Sur le plan national, les partenaires sont les suivants: personnes physiques et morales, compagnies aériennes, constructeurs d'avions, entreprises de maintenance et de réparation d'aéronefs et d'éléments d'aéronefs, fédérations et associations aéronautiques. A l'échelle internationale, les partenaires sont les organisations internationales, comme: OACI, CEAC, UE, EASA, JAA, FAA, les autorités nationales de l'aviation civile, les constructeurs d'aéronefs et les sociétés de maintenance.

La Direction est responsable de la certification des produits aéronautiques et des agréments techniques, opérationnels et économiques des entreprises aéronautiques, compagnies aériennes et organismes de maintenance d'aéronefs.

Moyens

L'EASA reprend un certain nombre de responsabilités des Etats membres.

L'exécution proprement dite de la majorité des tâches opérationnelles quotidiennes reste toutefois du ressort des Etats membres sous supervision de l'EASA par la procédure de standardisation européenne. Ceux-ci, dont la Belgique, ont également conclu avec l'Agence

economisch beleid en het milieu, ten voordele van de burger en de bedrijven.

Het verdrag over de internationale burgerluchtvaart dat getekend werd op 7 december 1944 in Chicago voorziet minimale normen voor de veiligheid van de burgerluchtvaart en het milieubehoud. De essentiële eisen van de Europese Unie, met als operationele tak het EASA (European Aviation Safety Agency), en de regels die opgesteld zijn om deze te verwezenlijken zijn zo gemaakt dat de lidstaten de verplichtingen uit het Verdrag van Chicago moeten respecteren.

De Directie Bedrijfserkenningen heeft als missie het verzekeren van een hoog en uniform niveau van bescherming van de burgers voor die domeinen die binnen haar verantwoordelijkheid vallen voor wat betreft de burgerluchtvaart. Daartoe stelt ze veiligheidsregels op en waakt ze erover dat de producten, personen en organisaties in België voldoen aan deze regels.

De Directie Bedrijfserkenningen werkt samen met de Europese autoriteiten voor de burgerluchtvaart om de technische reglementering en de procedures in de voornoemde domeinen, uit te werken, in de praktijk te brengen en te harmoniseren.

In het kader van deze activiteiten werkt de Directie Bedrijfserkenningen samen met alle professionelen in de luchtvaart, zowel nationaal als internationaal.

Op nationaal vlak zijn de partners: natuurlijke en rechtspersonen, luchtvaartmaatschappijen, vliegtuigbouwers, onderhouds- en reparatiebedrijven van vliegtuigen en vliegtuigonderdelen, luchtvaartfederaties en -verenigingen. Op internationaal vlak zijn de medespelers de internationale organisaties zoals: ICAO, ECAC, EU, EASA, JAA, FAA, de nationale autoriteiten op het gebied van burgerluchtvaart, de constructeurs van luchtvaartuigen en de onderhoudsfirma's.

De Directie is verantwoordelijk voor de certificatie van luchtvaartproducten en voor de technische, operationele en economische erkenningen van luchtvaartbedrijven, luchtvaartmaatschappijen en onderhoudsfirma's voor luchtvaartuigen.

Middelen

EASA herneemt een zeker aantal verantwoordelijkheden van de Lidstaten.

De eigenlijke uitvoering van de meerderheid van de dagelijkse operationele taken blijft echter onder de bevoegdheid van de Lidstaten onder supervisie van EASA door de procedure van Europese standaardisatie. Deze lidstaten, waaronder België,

des contrats de coopération comme le contrat, géré par la Direction Agréation des Entreprises, entré en vigueur le 1^{er} juin 2005 sur l'approbation des réparations et modifications aux aéronefs immatriculés en Belgique. Pour ces tâches, les Etats membres mettent du personnel à la disposition de l'EASA. L'EASA leur verse à son tour une indemnité pour cette mise à disposition.

Les défis importants décrits ci-dessus impliquent, notamment pour la Direction Agréation des Entreprises, le recrutement et le maintien d'un personnel qualifié et expérimenté en conformité avec les exigences des règlements européens mentionnés dans le présent document.

Cette direction est divisée en 5 services: Opérations (C-OPS), Certification (C-CER), Aviation commerciale (C-COM), Aviation privée (C-GEN) et Exploitation commerciale aérienne (C-EXP).

Service Opérations (C-OPS)

Activités de base

Ce Service délivre des AOC aux compagnies aériennes belges et cela après avoir vérifié qu'elles respectent la réglementation relative à l'exploitation technique des aéronefs.

Ce service délivre également les autorisations pour le transport de marchandises dangereuses et traite les dossiers relatifs à l'agrément du personnel de bord.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Agréer et auditer les exploitants aériens (AOC) :

90% des AOC sont délivrés dans les trois mois suivant le dépôt d'un dossier complet. 80% des manquements au dossier sont notifiés dans les dix jours ouvrables après réception du dossier.

100% des renouvellements d'un AOC sont délivrés au plus tard le dernier jour ouvrable précédant l'expiration. 90% des "inventaires" sont faits au moins 3 semaines avant la date d'expiration de l'AOC.

Auditer en respectant un planning (80%). Le planning assure une présence régulière chez l'exploitant tout au long de l'année. Le planning assure que 95% des aspects de l'exploitation sont audités entre deux dates d'expiration de l'AOC. 95% des rapports d'audit sont envoyés à l'administré dans les 5 jours ouvrables suivant l'audit.

- Délivrer des autorisations pour le transport de

hebben eveneens samenwerkingscontracten met het Agentschap afgesloten, zoals het door de directie Bedrijfserkenningen beheerde contract dat in werking trad op 1 juni 2005 omtrent de goedkeuring van herstellingen en aanpassingen van in België geregistreerde luchtvaartuigen. Voor deze taken zetten de Lidstaten personeel ter beschikking van EASA. EASA betaalt hiervoor op zijn beurt een vergoeding.

De hierboven beschreven belangrijke uitdagingen impliceren, met name voor de directie Bedrijfserkenningen, de rekrutering en de handhaving van gekwalificeerd en ervaren personeel in overeenstemming met de eisen van de Europese regelgeving.

Deze directie is onderverdeeld in 5 diensten: Operaties (C-OPS), Certificatie (C-CER), Commerciële Luchtvaart (C-COM), Private Luchtvaart (C-GEN) en handelsluchtvaartexploitatie (C-EXP).

Dienst Operaties (C-OPS)

Basisactiviteiten

Deze dienst levert AOC's af aan Belgische luchtvaartmaatschappijen na controle van het naleven van de reglementering inzake de technische exploitatie van luchtvaartuigen.

Deze dienst levert ook de machtigingen voor het vervoer van gevaarlijke goederen af en behandelt de dossiers met betrekking tot de erkenning van het boordpersoneel.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De luchtvaartexploitanten goedkeuren en auditeren (AOC):

90% van de AOC's worden binnen drie maanden na indiening van het volledige dossier afgegeven. 80% van de tekortkomingen in het dossier worden binnen tien werkdagen na ontvangst van het dossier meegedeeld.

100% van de hernieuwingen van een AOC worden ten laatste de laatste werkdag vóór de vervaldatum afgegeven. 90% van de "inventarissen" worden minstens 3 weken vóór de verjaardatum van het AOC uitgevoerd.

Auditeren met inachtneming van een planning (80%). De planning verzekert regelmatige aanwezigheid bij de exploitant het hele jaar door. De planning verzekert dat 95% van de exploitatieaspecten tussen twee verjaardata van het AOC worden geauditeerd. 95% van de auditrapporten worden binnen 5 werkdagen na de audit naar de burger gestuurd.

- Vergunningen verstrekken voor het vervoer van

matières dangereuses :	gevaarlijke stoffen:
A traiter avec l'AOC si demandé au départ.	Samen met het AOC te behandelen indien in het begin aangevraagd.
95% des autorisations spéciales sont délivrées à une compagnie belge dans les 3 jours suivant le dépôt d'un dossier complet de demande.	95% van de speciale vergunningen worden binnen 3 dagen na indiening van het volledige aanvraagdossier verstrekt.
○ Superviser une autorisation générale délivrée à une compagnie belge et étrangère :	○ Een algemene vergunning verstrekt aan een Belgisch en buitenlands bedrijf superviseren:
Auditer en respectant un planning (80%). 95% des rapports sont envoyés à l'administré dans les 5 jours ouvrables suivant l'audit.	Auditeren met inachtneming van een planning (80%). 95% van de rapporten worden binnen 5 werkdagen na de audit naar de burger gestuurd.
<i>Réalisations 2011</i>	<i>Realisaties 2011</i>
Fin 2011, le nombre d'exploitants titulaires d'un AOC s'élevait à 11, dont 9 pour des avions et 4 pour des hélicoptères.	Het aantal exploitanten dat houder is van een AOC werd eind 2011 afgesloten op 11 waarvan 9 voor vliegtuigen en 4 voor helikopters.
Tous les exploitants sont titulaires d'un AOC conformément aux EU-OPS1 pour les avions et aux JAR-OPS3 pour les hélicoptères. Nos exploitants adaptent continuellement leurs flottes aux besoins du marché. C'est ainsi que 23 ajouts et 6 retraits d'aéronefs ont été enregistrés sur les AOC des exploitants belges. Globalement, la flotte exploitée en aviation commerciale a donc augmenté de 17 avions. En outre, 47 autorisations de leasing ont été délivrées.	Alle exploitanten zijn houder van een AOC volgens EU-OPS1 voor vliegtuigen en JAR-OPS3 voor helikopters. Onze exploitanten passen voortdurend hun vloot aan naargelang de marktbehoeften. Daarvoor werden 23 toevoegingen en 6 schrappingen van luchtvaartuigen op de AOC's van Belgische exploitanten uitgevoerd. Globaal gezien is de uitgebate vloot in de commerciële luchtvaart vergoten met 17 vliegtuigen. Daarnaast, werden er 47 toelatingen tot leasing verleend.
Dans le cadre de la supervision continue, 455 audits périodiques ont été réalisés auprès des compagnies aériennes et cela dans des domaines aussi divers que la vérification du système de qualité, le contrôle des procédures en vol des pilotes et du personnel de cabine, la qualité des formations des pilotes et du personnel de cabine, les relevés des temps de repos et de prestation, le contrôle des relevés des formations des pilotes et du personnel de cabine etc. Chaque audit enclenche un processus de suivi d'actions correctrices que chaque exploitant doit mettre en œuvre.	In het raam van het permanent toezicht zijn er 455 periodieke audits uitgevoerd bij de luchtvaartmaatschappijen betreffende de verificatie van het kwaliteitssysteem, de controle van de procedures in vlucht van piloten en cabinepersoneel, de kwaliteit van de pilootopleidingen, de kwaliteit van opleidingen van het cabinepersoneel, de controle van overzichten van rust- en prestatietijden van het vliegend personeel, de controle van de overzichten van de opleidingen van piloten en cabinepersoneel, enz. Elke audit brengt een proces van correctieve acties op gang die iedere exploitant dient uit te voeren.
258 révisions de manuels d'exploitation ont été soumises pour approbation.	Er werden 258 revisies van exploitatiehandboeken ter goedkeuring voorgelegd.
En 2011, 22 autorisations générales ont été délivrées pour le transport de marchandises dangereuses ; 27 autorisations ont été délivrées pour le transport de substances radioactives. Par ailleurs, 26 audits ont été réalisés en ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses.	In 2011 werden 22 algemene machtigingen verleend voor het transport van gevaarlijke goederen. Er werden ook 27 toelatingen verleend voor het transport van radioactieve substanties. Er zijn 26 audits gerealiseerd met betrekking tot het transport van gevaarlijke goederen.

Activités de base

Le service Aviation privée assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs exploités à des fins non commerciales, immatriculés en Belgique (avions, planeurs et ballons à air chaud). L'objectif de ces actions est la délivrance de certificats de navigabilité conformément aux procédures de l'EASA et de l'OACI. Le Service Aviation privée délivre aussi les licences aux organismes de maintenance conformément aux procédures aéronautiques internationales.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de navigabilité selon la réglementation nationale

95% des certificats de navigabilité sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire, après réception du dossier complet et l'inspection physique de l'avion à moteur ou le ballon.

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de navigabilité selon les procédures EASA

95% des certificats de navigabilité sont délivrés dans les 20 jours ouvrables après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'avion à moteur ou le ballon.

95% des renouvellements de la navigabilité (ARC) sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire.

- Traiter les dossiers relatifs aux autorisations restreintes de circulation aérienne concernant les aéronefs pour lesquels aucun certificat de navigabilité ne peut être délivré

90% des autorisations restreintes de circulation aérienne aux aéronefs ultralégers motorisés sont délivrées avant la date souhaitée par le propriétaire après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'appareil.

90% des certificats de navigabilité aux aéronefs légers construits par des amateurs sont délivrés dans les 20 jours ouvrables après la réception du dossier complet et l'inspection physique de l'appareil.

90% des certificats de navigabilité aux aéronefs légers construits par des amateurs sont renouvelés au plus tard à la date d'échéance ou à la date souhaitée par le propriétaire, après réception du dossier complet et

Basisactiviteiten

De dienst Private Luchtvaart verzekert de technische controle van alle niet-commercieel uitgebate luchtvaartuigen ingeschreven in België (vliegtuigen, zweefvliegtuigen en heteluchtballonnen). Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid conform de EASA- en ICAO-procedures. Ze levert ook vergunningen af aan onderhoudsorganismen conform de internationale luchtvaartprocedures.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De dossiers in verband met luchtwaardigheidsbewijzen volgens de nationale reglementering behandelen.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het motorvliegtuig of de ballon.

- De dossiers in verband met luchtwaardigheidsbewijzen volgens de EASA-procedures behandelen.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden ten laatste 20 werkdagen na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het motorvliegtuig of de ballon verstrekt.

95% van de luchtwaardigheidsbewijzen (ARC) worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd.

- De dossiers behandelen in verband met beperkte luchtvervoervergunningen betreffende de luchtvaartuigen waarvoor geen enkele luchtwaardigheidsvergunning kan worden versterkt.

90% van de beperkte luchtvervoervergunningen voor ultralichte motorluchtvaartuigen worden vóór de door de eigenaar gewenste datum verstrekt, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

90% van de luchtwaardigheidsbewijzen voor lichte, door amateurs gebouwde luchtvaartuigen worden binnen 20 werkdagen verstrekt, na ontvangst van het volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

90% van de luchtwaardigheidsbewijzen voor lichte, door amateurs gebouwde luchtvaartuigen, worden ten laatste op de vervaldatum of de door de eigenaar gewenste datum hernieuwd, na ontvangst van het

l'inspection physique de l'appareil.

- Agréer les ateliers de maintenance (EASA Part M Subpart F)

Tous les ateliers de maintenance demandeurs reçoivent leur agrément avant le 28/09, après réception des documents nécessaires et audit positif de leurs installations.

Tous les ateliers de maintenance agréés sont audités au moins une fois par an. 90% des audits de surveillance sont réalisés suivant le planning annuel.

Réalisations 2011

En 2011, le service C-GEN a traité 743 dossiers se rapportant à des certificats de navigabilité. Avec leurs 693 dossiers, les renouvellements de certificats de navigabilité existants se sont taillé la part du lion. Le service a également délivré 50 certificats de navigabilité initiale (26 pour des avions et 24 pour des montgolfières), mais aucun certificat de navigabilité à l'exportation. 17 autorisations restreintes à la circulation aérienne ont également été délivrées.

20 certificats d'agrément pour des ateliers de maintenance ont été renouvelés conformément à la réglementation nationale. Aucun atelier n'a reçu de licence nationale ni de certificat initial.

26 ateliers de maintenance sont agréés conformément à la réglementation européenne EASA Part M Subpart F.

47 audits ont été réalisés sur des ateliers techniques d'entretien.

Le service a réalisé 688 contrôles d'avions et 270 contrôles de montgolfières.

Service Aviation commerciale (C-COM)

Activités de base

Le service Aviation commerciale assure le contrôle technique de l'ensemble des aéronefs exploités à des fins commerciales qui sont immatriculés en Belgique. L'objectif de ces actions consiste en la délivrance de certificats de navigabilité, conformément aux procédures prescrites par l'EASA. À cet effet, ce service réalise des contrôles physiques sur les aéronefs. Ce service surveille également les programmes de fiabilité et les incidents importants enregistrés par type d'aéronefs.

Le service Aviation commerciale délivre des autorisations de maintenance et de production aux organismes et cela, conformément à la réglementation

volledige dossier en de fysieke inspectie van het luchtvaartuig.

- De onderhoudswerkplaatsen (EASA Part M Subpart F) goedkeuren.

Alle onderhoudswerkplaatsen die een aanvraag doen, ontvangen hun goedkeuring vóór 28/09, na ontvangst van de nodige documenten en een positieve audit van hun installaties.

Alle goedgekeurde onderhoudswerkplaatsen worden minstens een keer per jaar geauditeerd. 90% van de toezichtaudits worden volgens de jaarplanning uitgevoerd.

Realisaties 2011

In 2011 heeft de dienst C-CEN 743 dossiers met betrekking tot bewijzen van luchtwaardigheid behandeld. De hernieuwingen van de bestaande bewijzen van luchtwaardigheid hadden in dit totaal het leeuwendeel met 693 dossiers. Daarnaast heeft de dienst ook 50 initiële luchtwaardigheidsbewijzen (26 voor vliegtuigen en 24 voor warme luchtballonnen) maar geen luchtwaardigheidsbewijs voor export afgeleverd. Er werden eveneens 17 beperkte toelatingen tot het luchtverkeer verleend.

Er werden 20 bewijzen van erkenning van onderhoudswerkplaatsen hernieuwd conform de nationale reglementering. Geen atelier kreeg een nationale erkenning en een initiële erkenning.

26 onderhoudswerkplaatsen werden conform de Europese regelgeving EASA Part M Subpart F erkend.

47 audits werden uitgevoerd op technische onderhoud ateliers.

De dienst voerde 688 controles op vliegtuigen en 270 controles op heteluchtballonnen uit.

Dienst Commerciële Luchtvaart (C-COM)

Basisactiviteiten

De dienst Commerciële Luchtvaart verzekert de technische controle van alle commercieel uitgebate luchtvaartuigen ingeschreven in België. Het doel van deze acties is het afleveren van bewijzen van luchtwaardigheid volgens de procedures voorgeschreven door EASA. Hierbij voert deze dienst fysieke controles uit op luchtvaartuigen. Hij volgt eveneens de betrouwbaarheidsprogramma's en belangrijke incidenten van luchtvaartuigtypes op.

De dienst Commerciële Luchtvaart levert de vergunningen aan productie- en onderhoudsorganismen af conform de EASA-

de l'EASA. Le service C-COM délivre également les autorisations « CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV ». Par ailleurs, il rend des avis techniques sur les demandes de leasing par des compagnies belges et délivre des laissez-passer de navigation conformément à la réglementation européenne.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux aéronefs de transport public (air carriers et business aircraft - EASA Part 21)

Délivrer les certificats de navigabilité pour des aéronefs de transport public : 90% des certificats de navigabilité sont délivrés dans les six semaines après réception du dossier technique correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Renouveler des Airworthiness Review Certificates aux aéronefs de transport public : 90% des dates d'échéance du CN sont respectées suivant le dépôt d'un dossier complet de demande. Pour les avions dont le nombre maximum de passagers est de 20 passagers, 90% des contrôles physiques sont effectués avant renouvellement.

Délivrer des Certificats de Navigabilité pour des aéronefs de transport public pour l'exportation : 90% des CN sont délivrés dans le mois qui suit la réception d'un dossier technique correct et complet. Un contrôle physique est réalisé (100%). La procédure est respectée (100%).

- Délivrer des certificats de navigabilité et renouveler les ARC aux hélicoptères (EASA Part 21)

Délivrer les certificats de navigabilité pour des hélicoptères : 90% des Certificats de Navigabilité sont délivrés dans le mois qui suit la réception du dossier technique correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Renouveler des Airworthiness Review Certificates aux hélicoptères: 90% des dates d'échéance des Certificats de Navigabilité sont respectées suivant le dépôt d'un dossier complet de demande. 90% des contrôles physiques sont effectués avant renouvellement.

Délivrer des Certificats de Navigabilité pour des hélicoptères pour l'exportation: 90% des Certificats de Navigabilité sont délivrés dans le mois qui suit la réception d'un dossier correct et complet. Un contrôle

regelgeving. C-COM levert ook de machtigingen "CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV" af. Zij verleent technisch advies in verband met de leasingaanvragen van Belgische maatschappijen en geeft luchtvaartpassen volgens de Europese regelgeving.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Luchtwaardigheidsvergunningen verstrekken en de ARC's van luchtvaartuigen voor openbaar vervoer (air carriers en business aircraft - EASA Part 21) hernieuwen.

Luchtwaardigheidsvergunningen voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsbewijzen worden binnen zes weken na ontvangst van het volledige en correcte technisch dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

De *Airworthiness Review Certificates* voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer hernieuwen: 90% van de vervaldatum van de luchtwaardigheidsvergunningen worden nageleefd na indiening van het volledige aanvraagdossier. Voor vliegtuigen met een maximum passagiersaantal van minder dan 20 passagiers, worden 90% van de fysieke inspecties vóór de hernieuwing uitgevoerd.

Luchtwaardigheidsvergunningen voor luchtvaartuigen voor openbaar vervoer voor de export verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De fysieke inspectie wordt uitgevoerd (100%). De procedure wordt nageleefd (100%).

- Luchtwaardigheidsvergunningen verstrekken en de ARC's voor helikopters (EASA Part 21) hernieuwen.

Luchtwaardigheidsvergunningen voor helikopters verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

De *Airworthiness Review Certificates* voor helikopters hernieuwen: 90% van de vervaldatum van de luchtwaardigheidsvergunningen worden nageleefd na indiening van het volledige aanvraagdossier. 90% van de fysieke inspecties worden vóór de hernieuwing uitgevoerd.

Luchtwaardigheidsvergunningen voor helikopters voor de export verstrekken: 90% van de luchtwaardigheidsvergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct

physique est réalisé (100%).

- Effectuer des contrôles physiques sur les aéronefs

Effectuer un contrôle physique approprié: le planning annuel est respecté. 90% des contrôles physiques sont effectués en atelier par opérateur/par an/par type. 90% des rapports de contrôle sont envoyés dans les trois semaines après contrôle.

Effectuer un contrôle physique en atelier: le planning annuel est respecté. 90% des contrôles physiques sont effectués en atelier par opérateur/par an/par type. 90% des rapports de contrôle sont envoyés dans les trois semaines après contrôle.

- Suivre les programmes de fiabilité et les incidents significatifs des aéronefs des compagnies aériennes (par type d'aéronef).

Tenir une réunion de programme: 90 % des réunions de fiabilité sont tenues par opérateur/par an/par type.

Réceptionner et traiter les rapports périodiques: 90% des actions sont prises dans les 20 jours ouvrables quand les rapports de fiabilité semestriels des opérateurs ne sont pas rentrés dans les 75 jours ouvrables après l'échéance de la période concernée.

- Agréer et surveiller les organismes de maintenance EASA Part 145

Agréer un organisme de maintenance: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Auditer un organisme de maintenance: 90% des audits de surveillance sont réalisés suivant un planning annuel. Un audit complet est à effectuer dans chaque société sur une période de deux ans. 90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit.

L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

- Agréer et surveiller les organismes pour la gestion du maintien de la navigabilité des aéronefs (EASA Part M Subpart G)

Agréer un organisme Part M Subpart G au sein d'une

technisch dossier verstrekt. De fysieke inspectie wordt uitgevoerd (100%).

- Fysieke inspecties van de luchtvaartuigen uitvoeren.

Een gepaste fysieke inspectie uitvoeren: de jaarplanning wordt nageleefd. 90% van de fysieke inspecties worden in de werkplaats per operator/per jaar/per type uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na de inspectie verstuurd.

Een fysieke inspectie in de werkplaats uitvoeren: de jaarplanning wordt nageleefd. 90% van de fysieke inspecties worden in de werkplaats per operator/per jaar/per type uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na de inspectie verstuurd.

- De betrouwbaarheidsprogramma's en de relevante incidenten van de luchtvaartuigen van de luchtvaartmaatschappijen (per type luchtvaartuig) opvolgen.

Een programmabijeenkomst houden: 90% van de betrouwbaarheidsbijeenkomsten worden per operator/per jaar/per type gehouden.

De periodieke rapporten in ontvangst nemen en behandelen: 90% van de acties worden binnen 20 werkdagen ondernomen wanneer de zesmaandelijks betrouwbaarheidsrapporten niet binnen 75 werkdagen na het vervallen van de periode in kwestie werden ingeleverd.

- De onderhoudsinstellingen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part 145).

Een onderhoudsinstelling goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Een onderhoudsinstelling auditeren: 90% van de toezichtaudits worden volgens een jaarplanning uitgevoerd. Over een periode van twee jaar dient in elk bedrijf een volledige audit te worden uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd.

Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (90%).

- De instellingen verantwoordelijk voor het behouden van de luchtwaardigheid van de luchtvaartuigen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part M Subpart G).

Een Part M Subpart G -instelling binnen een

compagnie aérienne: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Auditer un organisme Part M Subpart G au sein d'une compagnie aérienne: les audits de surveillance sont réalisés suivant un planning annuel. 90% des audits complets sont à effectuer dans chaque société sur une période de deux ans.

90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit. L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

Accepter un "engineering centre" par le biais d'un opérateur: 90% des agréments sont donnés dans les trois mois après réception d'un dossier technique correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Auditer un "engineering centre" par le biais d'un opérateur: 90% des audits de surveillance "engineering" sont réalisés suivant un planning annuel, une fois par an.

90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit. L'action est prise dans les 20 jours ouvrables quand les rapports d'audit ne sont pas clôturés dans les délais prescrits (90%).

- Agréer et surveiller les organismes de production EASA Part 21 Subpart G (avec Système Qualité)

Agréer un organisme de production EASA Part 21 Subpart F: 90% des agréments sont délivrés dans les trois mois après réception d'un dossier correct et complet. La procédure est respectée.

Auditer un organisme de production EASA Part 21 Subpart F: 90% des audits de surveillance sont réalisés suivant un planning annuel, une fois par an. 90% des rapports d'audit sont envoyés dans les trois semaines après exécution de l'audit.

- Délivrer et surveiller les autorisations techniques cat II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV, ...

90% des avis sont rendus dans les 10 jours ouvrables après réception d'un dossier technique correct et complet.

- Délivrer et surveiller les autorisations IFR.

Délivrer une autorisation IFR à un aéronef : 90% des

luchtvaartmaatschappij goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Een Part M Subpart G -instelling binnen een luchtvaartmaatschappij auditeren: de toezichtaudits worden volgens een jaarplanning uitgevoerd. Over een periode van twee jaar worden in elk bedrijf 90% van de volledige audits uitgevoerd.

90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd. Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (90%).

Een "engineering centre" aanvaarden via een operator: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd (100%).

Een "engineering centre" auditeren via een operator: 90% van de "engineering"-toezichtaudits worden volgens een jaarplanning één keer per jaar uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd. Er wordt actie ondernomen binnen 20 werkdagen wanneer de auditrapporten niet binnen de voorgeschreven termijn worden afgesloten (90%).

- De productie-instellingen goedkeuren en er toezicht op houden (EASA Part 21 Subpart F, met kwaliteitssysteem).

Een EASA Part 21 Subpart F -productie-instelling goedkeuren: 90% van de goedkeuringen worden binnen drie maanden na ontvangst van een volledig en correct dossier verstrekt. De procedure wordt nageleefd.

Een EASA Part 21 Subpart F -productie-instelling auditeren: 90% van de toezichtaudits worden volgens een jaarplanning één keer per jaar uitgevoerd. 90% van de inspectierapporten worden binnen drie weken na uitvoering van de inspectie verstuurd.

- Délivrer et surveiller les autorisations techniques cat II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV, ...

90% van de adviezen worden binnen 10 werkdagen na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier gegeven.

- Délivrer et surveiller les autorisations IFR.

Een IFR -vergunning verstrekken aan een

autorisations sont délivrées dans le mois qui suit la réception du dossier correct et complet.

Surveillance des autorisations suivant planning annuel : 90% des contrôles sont effectués une fois par an/par aéronef. 90% des rapports sont envoyés dans les trois semaines après contrôle.

- Délivrer des avis techniques en matière de demande de leasing des compagnies aériennes belges

90% des avis sont donnés dans les 15 jours ouvrables suivant la réception du dossier correct et complet. La procédure est respectée (100%).

Réalisations 2011

Depuis 2011, la plupart des renouvellements de certificats de navigabilités sont délivrés par les centres d'entretien eux-mêmes. Ces centres sont suivis par le programme ACAM. En plus, un certain nombre de dossiers ont été traités au niveau des certificats de navigabilité des avions. Il s'agit de 21 délivrances initiales et de 5 certificats de navigabilité pour exportation. En ce qui concerne les hélicoptères, outre quelques renouvellements, 8 certificats de navigabilité initiaux et 1 certificat de navigabilité pour exportation ont été délivrés.

C-COM a délivré 2 licences IFR en 2011 et réalisé 93 contrôles relatifs à ces licences. Il a également délivré 39 autorisations techniques « CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV ».

Le Service Aviation commerciale a délivré 33 laissez-passer de navigation et rendu 51 avis techniques sur des demandes de leasing.

Il a réalisé 23 audits d'organismes de gestion du maintien de la navigabilité d'aéronefs (conformément à la réglementation EASA Part M), 26 audits d'organismes de production conformément à la réglementation EASA Part 21 POA et 28 audits d'organismes de maintenance conformément à la réglementation EASA Part 145.

Il y a eu également 45 audits sur des avions et 21 sur des hélicoptères, en matière de « continued compliance ».

Enfin, en 2011, 1 « engineering centre », 1 atelier Part L Subpart G et 1 atelier Part 145 ont été audités et agréés.

Service Certification (C-CER)

luchtvaartuig: 90% van de vergunningen worden binnen een maand na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier verstrekt.

Toezicht op de vergunningen volgens een jaarplanning: 90% van de inspecties worden één keer per jaar/per luchtvaartuig uitgevoerd. 90% van de rapporten worden binnen drie weken na de inspectie verstuurd.

- Technisch advies geven inzake leasingaanvragen van Belgische luchtvaartmaatschappijen.

90% van de adviezen worden binnen 15 werkdagen na ontvangst van een volledig en correct technisch dossier gegeven. De procedure wordt nageleefd (100%).

Realisaties 2011

Sinds 2011 worden de meeste hernieuwingen van de bewijzen van luchtwaardigheid door de onderhoudscentra's zelf afgeleverd. Deze centra worden via het ACAM-programma opgevolgd. Daarnaast werden een aantal dossiers met betrekking tot bewijzen van luchtwaardigheid van vliegtuigen afgehandeld: 21 initiële afgiften en 5 bewijzen van luchtwaardigheid voor export. Voor helikopters werden er naast enkele hernieuwingen, 8 initiële bewijzen van luchtwaardigheid en 1 bewijs van luchtwaardigheid voor export afgeleverd.

C-COM leverde in 2011 2 IFR-vergunningen af en voerde 93 controles uit op deze vergunningen. De dienst gaf 39 technische machtigingen "CAT II/III, ETOPS, RVSM, B-RNAV" uit.

De dienst Commerciële Luchtvaart reikte 33 luchtvaartpassen uit en gaf 51 technische adviezen bij leasingaanvragen.

Er werden 23 audits van managementorganisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen (volgens de regelgeving EASA Part M), 26 audits van productieorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 21 POA en 28 audits van onderhoudsorganisaties volgens de regelgeving EASA Part 145 uitgevoerd.

Er werden ook 45 audits uitgevoerd op vliegtuigen, en 21 op helikopters, inzake "continued compliance" (luchtwaardigheid).

In 2011 ten slotte werden 1 "engineering centre", 1 Part M Subpart G atelier en 1 Part 145 atelier geauditeerd en aanvaard.

Dienst Certificatie (C-CER)

Activités de base

Le service Certification est responsable de la certification des produits et composants aéronautiques qui relèvent encore de la compétence nationale. Il est également chargé d'approuver les adaptations et réparations aux systèmes de vol et éléments structurels des aéronefs. Le service délivre les autorisations et approbations spécifiques aux organismes de conception et cela conformément aux procédures aéronautiques internationales. Il traite les dossiers relatifs aux certificats de bruit et les « Emergency Equipment Layouts ».

Ce service apporte le support technique, administratif et procédural au Service Aviation privée (C-GEN) pour les agréments des organismes de maintenance et des organismes de gestion du maintien de la navigabilité conformément à la réglementation EASA.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers relatifs à la certification de produits et composants aéronautiques sous compétence nationale.

Certifier une demande de construction amateur, avions "Annexe 2 (CE 216/2008)", ...: prendre une décision de (dés)approbation dans les 2 mois (construction amateur) ou délai requis par le règlement de certification (autres dossiers), après réception d'un dossier complet et correct.

Approuver un dossier d'homologation concernant les systèmes électroniques de navigation pour des aéronefs immatriculés en Belgique: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours ouvrables à partir d'une demande d'approbation, après réception d'un dossier complet et correct.

- Traiter les dossiers relatifs aux certificats de nuisance sonore conformément aux procédures "EASA".

Délivrer un certificat de nuisance sonore dans les 5 jours ouvrables à partir de la réception du dossier complet et correct.

- Approuver les modifications ou réparations apportées à un aéronef immatriculé en Belgique conformément aux procédures EASA (contrat DGTA-EASA).

Approuver les modifications ou réparations: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours ouvrables à partir d'une demande d'approbation de réparation ou de modification, après réception d'un

Basisactiviteiten

De dienst Certificatie is verantwoordelijk voor de certificatie van luchtvaartproducten en –componenten die onder de nationale bevoegdheid vallen. Deze dienst houdt zich eveneens bezig met het goedkeuren van aanpassingen en herstellingen aan systemen en structurele elementen van luchtvaartuigen. De dienst levert de vergunningen en specifieke goedkeuringen aan conceptieorganismen af in het domein van de luchtvaart conform de internationale luchtvaartprocedures. Zij behandelt de dossiers in verband met de geluidscertificaten en de "Emergency Equipment Layouts".

Deze dienst geeft technische, administratieve en procedurele ondersteuning aan de dienst Private Luchtvaart (C-GEN) met betrekking tot goedkeuringen van onderhoudsorganisaties en organisaties voor het beheer van de permanente luchtwaardigheid volgens de EASA-regelgeving.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De dossiers betreffende de certificering van luchtvaartproducten en -onderdelen die onder nationale bevoegdheid vallen, behandelen.

Een aanvraag voor de bouw door amateur certificeren, vliegtuigen "Bijlage 2 (EG 216/2008)", ...: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen de 2 maanden nemen (bouw amateur) of termijn bepaald door de certificatieverordening (andere dossiers), na ontvangst van een volledig en correct dossier.

Een homologatiedossier betreffende elektronische navigatiesystemen voor in België ingeschreven luchtvaartuigen goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 15 werkdagen na de goedkeuringsaanvraag en ontvangst van een volledig en correct dossier.

- De dossiers in verband met geluidshindervergunning volgens de EASA-procedures behandelen.

Een geluidshindervergunning verstrekken binnen 5 werkdagen na ontvangst van het volledige en correcte dossier.

- De wijzigingen of herstellingen aan een in België ingeschreven luchtvaartuig conform de EASA-procedures goedkeuren. (overeenkomst DGLV-EASA).

De wijzigingen of herstellingen goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 15 werkdagen na een aanvraag tot goedkeuring of wijziging en ontvangst van een volledig en correct

dossier complet et correct

- Approuver les Cargo/Cabin/emergency layout des opérateurs belges.

Approuver les layout: prendre une décision de (dés)approbation dans les 10 jours ouvrables après réception d'un dossier complet et correct.

- Approuver les "maintenance programme" (aviation non commerciale) conformément aux procédures EASA.

Approuver les programmes de maintenance: prendre une décision de (dés)approbation dans les 15 jours ouvrables après réception d'un dossier complet et correct (voir circulaires Airw-37 à Airw-38).

- Etudier les dossiers pour la délivrance des agréments aux organismes de maintenance Part M Subpart F (règlement "EASA")

Vérifier endéans les 90 jours si les spécifications du Manuel de l'organisme sont recevables, puis auditer et délivrer l'agrément (voir circulaires Airw-30 à Airw-32).

- Etudier les dossiers pour la délivrance des agréments aux organismes de gestion de la maintenance Part M Subpart G (règlement "EASA")

Vérifier endéans les 90 jours si les spécifications du Manuel de l'organisme sont recevables, puis auditer et délivrer l'agrément (voir circulaires Airw-33 à Airw-36).

- Enregistrer un ELT dans la Base de Données Nationale

Enregistrer le codage ELT dans les 10 jours après réception d'un dossier complet et correct via le "Request Collector".

Réalisations 2011

En 2011, le service C-CER a procédé à 47 audits de surveillance se rapportant à l'agrément d'organismes de maintenance et de gestion de la navigabilité. Depuis 2008, 26 organismes de maintenance ont obtenu leur agrément initial conformément à la réglementation EASA Part M Subpart F.

Le service a en outre approuvé 28 adaptations ou réparations à des aéronefs immatriculés en Belgique et a délivré 82 certificats de bruit. 131 « Emergency Equipment Layouts » ont finalement été approuvés.

dossier.

- De Cargo/Cabin/emergency layout van de Belgische operatoren goedkeuren.

De layout goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 10 werkdagen na ontvangst van een volledig en correct dossier..

- De "maintenance programme" (niet-commerciële luchtvaart) in overeenstemming met de EASA-procedures goedkeuren.

De onderhoudsprogramma's goedkeuren: een goedkeurings- of afkeuringsbeslissing nemen binnen 15 werkdagen na een aanvraag tot goedkeuring of wijziging en ontvangst van een volledig en correct dossier. (zie circulaires Airw-37 tot Airw-38).

- De dossiers voor de afgifte van de erkenningen aan de onderhoudsorganisaties Part M Subpart F ("EASA" Verordening) bestuderen

Binnen de 90 dagen nagaan of de specificaties van het handboek van de organisatie ontvankelijk zijn, en vervolgens auditeren en de erkenning afgeven (zie circulaires Airw-30 tot Airw-32).

- De dossiers voor de afgifte van de erkenningen aan de onderhoudsmanagementorganisaties Part M Subpart G ("EASA" Verordening) bestuderen

Binnen de 90 dagen nagaan of de specificaties van het handboek van de organisatie ontvankelijk zijn, en vervolgens auditeren en de erkenning afgeven (zie circulaires Airw-33 tot Airw-36).

- Een ELT registreren in de nationale database

De ELT codering registreren binnen de 10 dagen na ontvangst van een volledig en correct dossier via de "Request Collector".

Realisaties 2011

In 2011 heeft de dienst Certificatie (C-CER) 47 controle-audits uitgevoerd met betrekking tot de erkenning van luchtwaardigheidsbeheerbedrijven. Sinds 2008 hebben er 26 luchtwaardigheidsbeheerbedrijven hun initiële erkenning ontvangen conform de EASA-reglementering Part M Subpart F.

De dienst heeft bovendien ook 28 aanpassingen of herstellingen aan in België ingeschreven luchtvaartuigen goedgekeurd en 82 geluidscertificaten afgegeven. Uiteindelijk werden er 131 "Emergency Equipment Layouts" goedgekeurd.

Service Exploitation commerciale aérienne (C-EXP)

Activités de base

Ce service concrétise la politique en matière de transport aérien régulier et non régulier. Il participe aux accords aériens bilatéraux, accorde des droits de trafic pour les vols non réguliers et examine les programmes et accorde des droits de trafic pour les vols réguliers.

Le Service Exploitation commerciale aérienne délivre des licences d'exploitation aux transporteurs aériens belges actifs dans le transport aérien commercial et cela après avoir évalué les plans d'entreprises et les conditions commerciales d'exploitation. Il traite les dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air.

Le service délivre les autorisations temporaires de survol du territoire belge pour les aéronefs immatriculés à l'étranger qui ne disposent pas d'un certificat de navigabilité valable.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers de licences d'exploitation de compagnies aériennes belges.

Les nouvelles demandes de licence d'exploitation sont traitées dans les trois mois de la réception du dossier complet. En cas de dossier incomplet, le service prend contact pour réclamer les éléments manquants dans les dix jours de la réception du dossier.

Les modifications de licences d'exploitation sont traitées dans les dix jours ouvrables. Le délai commence à courir dès le moment où toutes les données du dossier ont été fournies conformément aux directives existantes.

- Traiter des dossiers relatifs aux autorisations de travail aérien et de baptêmes de l'air.

Les nouvelles demandes d'autorisation sont traitées dans les cinq jours ouvrables de la réception d'une demande complète et correcte. En cas de dossier incomplet, le service prend contact pour réclamer les éléments manquants dans les 5 jours ouvrables après réception du dossier.

La modification d'un renouvellement se fait :

- dans les 5 jours ouvrables avant la date d'échéance de l'autorisation;
- si la demande de renouvellement parvient après la

Dienst handelsluchtvaartexploitatie (C-EXP)

Basisactiviteiten

Deze dienst concretiseert het beleid inzake het geregeld en niet-geregeld luchtvervoer. De dienst neemt deel aan de bilaterale luchtvaartakkoorden, kent verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten toe en onderzoekt de programma's en kent de verkeersrechten voor geregelde vluchten toe.

De dienst Handelsluchtvaartexploitatie levert exploitatievergunningen af aan Belgische luchtvervoerders voor handelsluchtvaart. Dit gebeurt na evaluatie van de ondernemingsplannen en de commerciële voorwaarden voor exploitatie. Zij behandelt de dossiers in verband met machtigingen voor luchtarbeid en luchtdopen.

De dienst staat in voor het afleveren van tijdelijke toelatingen voor het vliegen boven Belgisch grondgebied voor de in het buitenland ingeschreven luchtvaartuigen die niet over een geldig bewijs van luchtwaardigheid beschikken

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Behandelen van dossiers in verband met exploitatievergunningen van Belgische luchtvaartmaatschappijen.

Nieuwe aanvragen voor een exploitatievergunning worden binnen de 3 maanden na ontvangst van het volledige dossier afgehandeld. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen na ontvangst van het dossier contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De wijzigingen van exploitatievergunningen worden binnen de 10 werkdagen afgehandeld. De termijn begint te lopen vanaf het ogenblik dat alle gegevens in het dossier conform de bestaande richtlijnen werden verstrekt.

- Behandelen van dossiers in verband met machtigingen voor luchtarbeid en luchtdopen.

Nieuwe aanvragen voor een machtiging worden binnen de 5 werkdagen na ontvangst van een volledige en correcte aanvraag afgehandeld. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 5 werkdagen na ontvangst van het dossier contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De wijziging van een hernieuwing gebeurt:

- binnen de 5 werkdagen vóór de vervaldatum van de machtiging;
- binnen de 5 werkdagen na de ontvangstdag van

date d'échéance de l'autorisation, dans les 5 jours ouvrables suivant le jour de la réception du dossier ○ Délivrer des autorisations provisoires de survol du territoire belge aux aéronefs immatriculés à l'étranger et ne disposant pas d'un certificat de navigabilité OACI. L'autorisation est délivrée au minimum 1 jour avant la date de survol, pour autant que la demande parvienne au moins dix jours ouvrables avant la date de survol. ○ Attribuer des droits de trafic pour les vols non réguliers. L'autorisation est toujours délivrée avant le vol, pour autant qu'il soit satisfait à toutes les conditions et toutes les réglementations, et pour autant que la demande et les documents requis - soient reçus au moins 3 jours ouvrables avant la date des vols ad hoc ; - soient reçus un mois avant le premier vol planifié pour les séries de vols (par ex. pour toute une saison). ○ Etudier les programmes et accorder des droits de trafic pour les vols réguliers. L'autorisation est donnée pour les programmes conformément aux clauses de l'accord bilatéral. L'autorisation pour des vols supplémentaires est toujours donnée avant le vol, pour autant que la demande soit reçue au moins trois jours ouvrables avant la date du vol. ○ Gestion des dossiers des relations aériennes bilatérales. Les négociations bilatérales planifiées sont notifiées à la Commission Européenne au moins 15 jours ouvrables avant la date du début des négociations. Les résultats des négociations bilatérales sont notifiés à la Commission Européenne endéans le mois suivant la date de clôture des négociations. ○ Gestion des aspects financiers-économiques des dossiers exploitation commerciale aérienne. Chaque année, les compagnies aériennes sont invitées à communiquer les données suivantes six mois au plus tard après la clôture de leur exercice comptable : ➤ les comptes annuels contrôlés par les experts	het dossier indien de la aanvraag tot hernieuwing ontvangen wordt na de vervaldatum van de machtiging. ○ Afleveren van tijdelijke toelatingen voor het vliegen boven Belgisch grondgebied voor in het buitenland ingeschreven luchtvaartuigen die niet over een ICAO Bewijs van Luchtwaardigheid beschikken. De toelating wordt gegeven minimum 1 dag vóór de datum van overvliegen voor zover de aanvraag ten minste 10 werkdagen vóór de datum van overvliegen wordt ontvangen. ○ Toekennen van verkeersrechten voor niet-geregelde vluchten De toelating wordt steeds vóór het plaatsvinden van de vlucht uitgereikt indien aan alle voorwaarden en reglementeringen voldaan wordt én voor zover de aanvraag en de vereiste documenten ten minste: - 3 werkdagen vóór de datum van de ad -hoc vluchten worden ontvangen; - één maand vóór de geplande eerste vlucht worden ontvangen voor reeksen van vluchten (bijvoorbeeld voor een gans seizoen). ○ Onderzoeken van programma's en toekennen van verkeersrechten voor geregelde vluchten. De toelating voor programma's wordt uitgereikt overeenkomstig de bepalingen van het bilateraal akkoord. De toelating voor bijkomende vluchten worden steeds uitgereikt vóór het plaatsvinden van de vlucht voor zover de aanvraag ten minste 3 werkdagen vóór de datum van de vlucht wordt ontvangen. ○ Beheren van de dossiers van de bilaterale luchtvaartbetrekkingen. De geplande bilaterale besprekingen worden minstens 15 werkdagen vóór de aanvangsdatum van de besprekingen aan de Europese Commissie genotificeerd. De resultaten van de bilaterale besprekingen worden binnen de maand na de einddatum van de besprekingen aan de Europese Commissie genotificeerd. ○ Beheren van de financieel-economische aspecten van de dossiers handelsluchtvaartexploitatie. Tegen ten laatste 6 maanden na het afsluiten van hun boekjaar wordt elk kalenderjaar aan de luchtvaartmaatschappijen schriftelijk gevraagd volgende gegevens te verstrekken: ➤ de door de accountants gecontroleerde
---	---

comptables

- l'estimation du bilan, en ce compris le compte de résultats pour l'année suivante
 - les états de cashflow et les plans de liquidités.
- L'examen de ces données est terminé au plus tard 8 mois après la clôture de l'exercice de chaque compagnie.

Un rapport final consolidé de toutes les compagnies aériennes est établi au plus tard un mois après la réalisation du dernier examen.

Un plan d'entreprise est demandé dans le mois suivant la notification :

- lorsqu'une entreprise demande une licence d'exploitation
- pour chaque fusion ou reprise projetée d'une autre compagnie
- en cas de profonde modification du volume d'activités et/ou de la flotte ou du capital.

En cas de dossier incomplet, le service prend contact dans les 10 jours ouvrables pour demander les éléments manquants. Ensuite, les compagnies sont tenues de transmettre un plan d'entreprise dans les 2 mois. L'examen de ce dernier ainsi que le rapport à la compagnie sont finalisés dans les 6 semaines de la réception d'un plan d'entreprise correct.

Réalisations 2011

Le service Exploitation commerciale aérienne a délivré 113 autorisations et 96 modifications pour du travail aérien et/ou des baptêmes de l'air.

En ce qui concerne l'octroi de droits de trafic pour le transport non régulier (transport charter), 3554 demandes de droits de trafic pour un total de 15391 vols en provenance ou à destination d'aéroports belges (tant pour le transport de passagers que pour le transport de fret) ont été traitées au cours de l'année IATA (du 1er novembre 2010 au 31 octobre 2011).

Les demandes émanaient de 115 compagnies originaires de pays situés en dehors de l'UE, qui souhaitaient réaliser des vols commerciaux en provenance ou à destination de leur propre pays (troisième et quatrième libertés) ou à destination d'un pays tiers (cinquième ou septième liberté) ainsi que de compagnies originaires de pays de l'UE qui souhaitaient réaliser des vols entre la Belgique et des pays situés en dehors de l'Espace Économique Européen.

En 2011, le Service Exploitation commerciale aérienne a délivré 151 autorisations temporaires de survol de la Belgique (« permits to fly »).

jaarrekeningen

- de balansraming, met inbegrip van winst- en verliesrekening voor het volgend jaar
 - de cashflow-staten en liquiditeitsplannen
- Het onderzoek van deze gegevens wordt beëindigd tegen ten laatste 8 maanden na het afsluiten van het boekjaar van elke maatschappij.

Een geconsolideerd eindrapport van alle luchtvaartmaatschappijen wordt opgemaakt tegen ten laatste 1 maand na het beëindigen van het laatste onderzoek.

Een bedrijfsplan wordt opgevraagd binnen de maand na kennisgeving:

- wanneer een onderneming een exploitatievergunning aanvraagt
- bij elke voorgenomen fusie of overneming van een andere maatschappij
- bij ingrijpende wijziging inzake de omvang van de activiteiten en/of de vloot of van het aandelenkapitaal

In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen contact opgenomen met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

De maatschappijen dienen daarop binnen de 2 maanden een bedrijfsplan over te maken. De studie ervan en het schriftelijk verslag aan de maatschappij worden voltooid binnen de 6 weken na ontvangst van een correct bedrijfsplan.

Realisaties 2011

De dienst Handelsluchtvaartexploitatie heeft 113 machtigingen en 96 wijzigingen voor luchtarbeid en/of luchtdopen afgeleverd.

Op het vlak van de toekenning van verkeersrechten voor niet-geregeld vervoer (chartervervoer) werden er voor het IATA-jaar (van 1 november 2010 tot 31 oktober 2011) 3554 aanvragen voor verkeersrechten voor 15391 vluchten van of naar Belgische luchthavens (zowel passagiers- als cargovluchten) behandeld.

De aanvragen kwamen van 115 maatschappijen uit niet-EU-landen die commerciële vluchten willen uitvoeren van of naar hun eigen land (derde en vierde vrijheden) of naar een derde land (vijfde of zevende vrijheid), alsook maatschappijen uit EU-landen die vluchten wensen uit te voeren tussen België en landen buiten de Europese Economische Ruimte.

In 2011 heeft de dienst Handelsluchtvaartexploitatie 151 tijdelijke toelatingen tot het overvliegen van België ("Permits to Fly") toegekend.

Direction Espace aérien et Aéroports (AIR)

Cette direction est subdivisée en deux services: le Service Espace aérien (A-SPA) et le Service Aéroports (A-POR).

Service Aéroports (A-POR)*Activités de base*

Ce service est chargé de rédiger et de mettre en œuvre la réglementation relative à la certification des aéroports. Outre la réglementation relative aux aéroports certifiés, ce service élabore également la réglementation concernant l'autorisation de terrains d'aviation non certifiés (aérodromes, héliports, ulmodromes), tout en assurant sa mise en œuvre. Le service A-POR est également compétent au niveau de la réglementation relative aux servitudes aéronautiques des aéroports, en ce compris le balisage des obstacles; la réglementation sur les activités aéronautiques et sports aériens (parachutisme, meetings aériens, ...); la réglementation concernant l'autorisation d'activités aéronautiques susceptibles d'entraver la navigation aérienne (navigation aérostatique, feux d'artifice, aéromodélisme, ...); la réglementation relative à l'attribution des "créneaux horaires" (slots), l'assistance en escale et les redevances aéroportuaires. Enfin, le Service Aéroports étudie et collabore à l'adaptation de la partie des règles de l'air dont le service est responsable, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale.

Outre le travail à réaliser sur le plan de la réglementation, le service A-POR contribue aux activités de l'OACI, de l'Union européenne et de GASR.

Il gère les biens immeubles qui appartiennent au SPF Mobilité et Transports et les cessions de terrain au profit de The Brussels Airport Company et de Belgocontrol.

Le service A-POR rassemble dans les aéroports belges les statistiques se rapportant au trafic aérien et communique, à la demande de clients internes et externes, les informations statistiques disponibles.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Certifier les aéroports (Annexe 14, partie I de l'OACI)

Auditer conformément au planning annuel approuvé: 95% des audits planifiés sont effectivement réalisés dans le trimestre prévu

- Délivrer des autorisations aux aérodromes et héliports et vérifier leur conformité

Directie Luchtruim en Luchthavens (AIR)

Deze directie is onderverdeeld in twee diensten namelijk de dienst Luchtruim (A-SPA) en de dienst Luchthavens (A-POR).

Dienst Luchthavens (A-POR)*Basisactiviteiten*

Deze dienst staat in voor de redactie van de reglementering inzake de certificatie van luchthavens en de implementatie ervan. Naast de reglementering inzake de gecertificeerde luchthavens werkt deze dienst ook de reglementering inzake de machtiging van niet-gecertificeerde luchtvaartterreinen (vliegvelden, helihavens, ulmodromen) uit en houdt zich bezig met de implementatie ervan. Andere reglementering waarvoor deze dienst bevoegd is, is de reglementering inzake de luchtvaarterfdienstbaarheden van de luchthavens met inbegrip van bebakening van hindernissen, de reglementering inzake luchtvaartactiviteiten en luchtsporten (parachutespringen, vliegmeetings, ...), de reglementering inzake de toelating voor luchtactiviteiten die de luchtvaart kunnen hinderen (ballonvaart, vuurwerk, modelvliegtuigen, ...), de reglementering inzake de toewijzing van "slots", de grondafhandeling en de luchthavengelden. Ten slotte bestudeert en werkt de dienst Luchthavens mee aan de aanpassing van het deel van de luchtverkeersregels waar de dienst verantwoordelijk voor is, zowel op nationaal als op internationaal vlak.

Naast het regelgevende werk draagt A-POR bij aan de activiteiten van ICAO, de Europese Unie en de GASR.

Zij beheert de onroerende goederen die eigendom zijn van de FOD Mobiliteit en Vervoer en de terreinoverdrachten ten behoeve van The Brussels Airport Company en Belgocontrol.

Ze verzamelt statistieken over het luchtverkeer op de Belgische luchthavens en verstrekt beschikbare statistische informatie op vraag van interne en externe klanten.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De luchthavens certificeren (Bijlage 14, deel I, van ICAO).

Auditeren in overeenstemming met de goedgekeurde jaarplanning: 95% van de geplande audits worden effectief binnen het geplande trimester uitgevoerd

- Machtigingen verstrekken aan de vliegvelden en de helihavens en hun conformiteit verifiëren

Réaliser des contrôles sur les aérodromes (y compris les ULModromes) et les héliports permanents conformément au planning annuel approuvé : 90% des contrôles prévus sont effectivement réalisés dans le trimestre prévu.

Les avis pour aérodromes (y compris les ULModromes) et héliports permanents sont donnés dans un délai raisonnable, sans compromettre les autres objectifs du service: chaque avis est donné dans les 60 jours ouvrables (après la demande écrite). Il est répondu à temps aux demandes pour aérodromes et héliports temporaires: 90% des demandes sont traitées dans les 10 jours ouvrables et au plus tard 1 jour ouvrable avant la date de lancement.

- Délivrer des autorisations pour activités aéronautiques.

Les demandes pour:

- activités aéronautiques
- dérogations par rapport à la hauteur de vol minimale (règles de l'air) et aux zones interdites (ex. P1)
- meetings d'aéromodélisme, spectacles aériens de ballons et meetings aériens

sont traitées dans les temps: 90% de ces demandes sont traitées dans les 10 jours ouvrables et au plus tard 1 jour ouvrable avant la Date de lancement.

- Donner des avis en matière de Construction (en ce qui concerne les servitudes aéronautiques)

Les demandes pour des avis en matière de construction (concernant les servitudes aéronautiques), en ce compris les demandes relatives aux éoliennes sont traitées avant la date d'échéance demandée: 90% des demandes sont traitées au moins 1 jour ouvrable avant le deadline légal.

- Suivre les dossiers économiques, notamment l'attribution des créneaux horaires, le marché de l'assistance en escale à Brussels Airport et la régulation économique de Brussels Airport

Participation active aux travaux des instances nationales et internationales qui s'occupent de l'exécution ou du contrôle du Règlement sur les créneaux horaires

Traiter les demandes entrantes concernant la régulation économique et l'assistance en escale dans le délai fixé

- Gérer les biens immobiliers

Gérer les biens immobiliers qui sont la propriété de la DGTA et traiter les dossiers relatifs aux biens immobiliers qui sont nécessaires pour l'exploitation de Brussels Airport et des services de navigation

Controles uitvoeren op de permanente vliegvelden (incl. ULM-terreinen) en helihavens in overeenstemming met de goedgekeurde jaarplanning: 90% van de geplande controles worden effectief binnen het geplande trimester uitgevoerd.

Adviezen voor permanente vliegvelden (incl. ULM-terreinen) en helihavens worden binnen een redelijke termijn verleend, zonder de andere doelstellingen van de dienst in het gedrang te brengen: elk advies wordt binnen 60 werkdagen (na de schriftelijke aanvraag) verleend. Aanvragen voor tijdelijke vliegvelden en helihavens worden op tijd beantwoord: 90% van de aanvragen worden binnen de 10 werkdagen en ten laatste 1 werkdag vóór de startdatum beantwoord.

- Toelatingen voor luchtvaartactiviteiten verstrekken.

Aanvragen voor:

- luchtvaartactiviteiten
- afwijkingen van de minimale vlieghoogte (vliegverkeersregels) en verboden zones (vb. P1)

- modelluchtvaart-meetings, ballonmeetings en luchtvaartmeetings

worden op tijd beantwoord: 90% van deze aanvragen worden binnen de 10 werkdagen en ten laatste 1 werkdag vóór de startdatum beantwoord.

- Bouwadviezen verlenen (i.v.m. luchtvaarterfdienstbaarheden)

De aanvragen voor bouwadviezen (i.v.m. luchtvaarterfdienstbaarheden), incl. aanvragen met betrekking tot windturbines, worden vóór de gevraagde deadline beantwoord: 90% van de aanvragen worden minstens 1 werkdag vóór de wettelijke deadline beantwoord.

- Opvolgen van economische dossiers, met name de toewijzing van slots, de grondafhandelingsmarkt op Brussels Airport en de economische regulering van Brussels Airport

Actieve deelname aan de werkzaamheden van nationale en internationale instellingen die zich bezighouden met uitvoering van of toezicht op de slot - verordening

Binnen de gestelde termijn de binnengekomen vragen i.v.m. de Economische regulering en grondafhandeling behandelen

- Beheren van onroerende goederen

Beheren van onroerende goederen die eigendom zijn van het DGLV en behandelen van dossiers met betrekking tot de onroerende goederen die nodig zijn voor de exploitatie van Brussels Airport en van de

aérienne.

Réalisations 2011

Les dossiers des six aéroports certifiés (Bruxelles-National, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Liège-Bierset et Kortrijk-Wevelgem) ont été suivis et une attention toute particulière a été portée aux corrections des constatations d'audits précédents. Au total, 41 audits d'aéroports ont eu lieu en 2011.

Outre les 6 aéroports certifiés, il existe en Belgique 40 aérodromes, 1 héliport « off-shore » et 60 héliports « on-shore ». En 2011, le service a réalisé 14 avis et a effectué des contrôles sur 17 aérodromes et 17 héliports.

187 avis ont été rendus sur des permis de bâtir et 180 avis sur des éoliennes.

De plus, le service a délivré 247 autorisations pour des lâchers de ballonnets, 3 pour des ballons captifs, 292 pour des feux d'artifice, 26 pour des skytracers, 11 pour des largages d'objets, 52 pour des ascensions de ballons à air chaud, 25 pour des sauts en parachute, 3 pour un meeting aérien, 83 dérogations à l'altitude minimale de vol (Cette dérogation est donnée entre autre pour le tournage d'événements cyclistes et pour le contrôle des conduites de gaz et d'électricité) ou à l'interdiction de vol au-dessus de Bruxelles et 10 autorisations pour des spectacles aériens de ballons.

luchtvaarnavigatiediensten.

Realisaties 2011

De dossiers van de zes gecertificeerde luchthavens (Brussel-Nationaal, Antwerpen-Deurne, Oostende-Brugge, Charleroi, Luik-Bierset en Kortrijk-Wevelgem) werden opgevolgd, met veel aandacht voor de correcties van eerdere auditvaststellingen. In totaal vonden in 2011 41 audits plaats bij deze luchthavens.

Naast de 6 gecertificeerde luchthavens zijn er in België 40 vliegvelden, 1 "off-shore" helihaven en 60 "on-shore" helihavens. In 2011 heeft de dienst 14 adviezen gemaakt en 17 controles uitgevoerd op luchthavens en 17 op helihavens.

187 avis ont été rendus sur des permis de bâtir et 180 avis sur des éoliennes.

Daarnaast werden 247 toelatingen gegeven voor het loslaten van ballonnetjes, 3 toelatingen voor kabelballons, 292 toelatingen voor vuurwerk, 26 toelatingen voor skytracers, 11 toelatingen voor het droppen van voorwerpen, 52 toelatingen voor het opstijgen met een luchtballon, 25 toelatingen voor parachutesprongen, 3 toelatingen voor een vliegerevenement, 83 afwijkingen op de minimale vlieghoogte (Dit wordt oa gegeven voor filmopnames van wielervedstrijden en het controleren van gas- en hoogspanningslijne) of het vliegverbod boven Brussel en 10 toelatingen voor ballonvaartmeetings.

Service Espace aérien (A-SPA)

Activités de base

Le service Espace aérien est chargé de l'élaboration et de la mise à jour de la réglementation nationale relative à l'espace aérien et aux services de la navigation aérienne et veille à son respect. Il contribue également à la conception de nouvelles réglementations internationales et supranationales, assure le suivi de la réglementation existante et se charge, le cas échéant, de leur transposition en droit belge. Ceci inclut le suivi du contrat de gestion actuel entre l'Etat belge et Belgocontrol et la préparation du nouveau contrat de gestion.

Le service participe aux réunions des divers organes de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne EUROCONTROL et assure le suivi des décisions prises.

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 oeuvre du FABEC et coopère aux mandats d'Eurocontrol en vue du développement de mesures de mise en oeuvre en matière d'ANS. Le service s'occupe ainsi de répondre aux demandes d'avis formulées par Eurocontrol, l'EASA ... à propos de propositions de règlements ou de spécifications techniques.

A-SPA assure également le suivi des dossiers environnementaux liés à l'aviation civile (restrictions d'exploitation, ETS, CDO...) et la coordination avec les intéressés.

En ce qui concerne la préparation de la politique générale et la coordination avec les parties intéressées, le service se charge notamment :

- de préparer la politique générale liée aux aspects opérationnels, techniques et de gestion de l'espace aérien et d'en surveiller l'application;
- d'analyser des études sur le plan de la politique et, sur la base de celles-ci, de développer des scénarios stratégiques;
- d'étudier et de préparer les adaptations des règles de l'air dont il est responsable, tant au niveau national qu'à l'échelle internationale;
- d'assurer la coordination entre l'aviation militaire et l'aviation civile notamment en vue d'une utilisation

Dienst Luchtruim (A-SPA)

Basisactiviteiten

De dienst Luchtruim is belast met het opstellen en bijwerken van de nationale regelgeving met betrekking tot het luchtruim en de luchtvaarnavigatiediensten en kijkt er op toe dat ze wordt nageleefd. Hij levert ook een bijdrage om nieuwe internationale of supranationale regelgeving te ontwerpen, zorgt voor de follow-up van de bestaande regelgeving en eventueel ook voor de omzetting in Belgisch recht. Dit bevat ook de follow-up van de huidige beheersovereenkomst tussen de Belgische Staat en Belgocontrol en de voorbereiding van de nieuwe beheersovereenkomst.

De dienst neemt deel aan de vergaderingen van de verschillende organen van de Europese Organisatie voor de Veiligheid van het Luchtverkeer EUROCONTROL en zorgt voor de follow-up van de genomen beslissingen.

De dienst A-SPA zorgt voor het beheer van de structuur van het nationale burgerluchtruim en voor zijn integratie in het "Gemeenschappelijk Europees luchtruim" en in het functionele luchtruimblok FABEC (Functional Airspace Block Europe Central). In dat verband neemt de dienst deel aan meerdere werkgroepen van implementatie van het FABEC en werkt het samen voor de mandaten van Eurocontrol met het oog op de ontwikkeling van maatregelen inzake ANS. De dienst houdt zich bezig met het beantwoorden van de adviesaanvragen door Eurocontrol of door EASA... in verband met de voorstellen voor reglementen of technische specificaties.

De dienst A-SPA zorgt ook voor de follow-up van de milieudossiers met betrekking tot de burgerluchtvaart (exploitatiebeperkingen, ETS, CDO...) en voor de coördinatie met de betrokkenen.

Wat de voorbereiding van het algemene beleid en de coördinatie met de betrokken partijen betreft, houdt de dienst zich in het bijzonder bezig met:

- de voorbereiding van het algemene beleid rond de operationele, technische en beheersmatige aspecten van het luchtruim en het toezicht op de naleving ervan;
- de analyse van de onderzoeken op het vlak van het beleid en, op basis daarvan, het uitwerken van strategische scenario's;
- de studie en voorbereiding van de aanpassingen van vliegverkeersregels waarvoor het verantwoordelijk is, en dit zowel op nationaal als op internationaal vlak;
- het verzekeren van de coördinatie tussen de militaire en burgerluchtvaart, vooral met het oog op een soepel

flexible de l'espace aérien permettant de satisfaire de manière équilibrée les besoins des usagers civils et militaires;

- l'organisation et participation à des groupes de travail techniques et opérationnels ayant des missions spécifiques;
- de participer à différents groupes de travail liés à la création et la mise en œuvre du FABEC;
- de coordonner les aspects généraux de la gestion de l'espace aérien avec l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale;
- de participer aux réunions organisées par l'Agence européenne de la Sécurité aérienne (EASA) dans les domaines relevant de sa compétence (tels que le développement de la réglementation en matière de « safety assessment », « risk classification », « software assurance » et « software licensing »);
- de coordonner la matière des fréquences aéronautiques, en collaboration avec l'IBPT et la Défense;
- d'apporter de l'expertise pour le développement de la réglementation nationale gérée par les autres Directions de la DGTA;
- d'apporter de l'expertise réglementaire à la BSA-ANS dans sa tâche de certification des ANSP;
- d'apporter de l'expertise financière et économique à la BSA-ANS dans sa tâche liée à l'établissement du plan de performance;
- du suivi et de la coordination des aspects environnementaux de l'aviation civile au niveau national et à l'échelle internationale, et de la collaboration avec les autorités régionales dans les dossiers impliquant leur compétence;
- de l'apport d'expertise technique dans la mise en œuvre des décisions politiques relatives à l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National ainsi que dans les contentieux « nuisances sonores »;
- de participer au projet relatif à la mobilité durable en ce qui concerne le transport aérien;
- du traitement de demandes et délivrance d'autorisations pour des vols de test et d'étude effectués avec des UAV/UAS (Unmanned Aerial Vehicle/systems) dans l'espace aérien belge;
- de l'apport d'expertise financière et économique pour s'assurer de la viabilité économique ainsi que de la bonne santé financière du prestataire de services ANS.

gebruik van het luchtruim, zodat aan de behoeften van de burgerlijke en militaire gebruikers op een evenwichtige manier voldaan worden;

- de organisatie en medewerking aan technische en operationele werkgroepen met specifieke opdrachten;
- het deelnemen aan verschillende werkgroepen in verband met de oprichting en gebruik van het FABEC;
- de coördinatie van de algemene aspecten van het beheer van het luchtruim met de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie;
- de deelname aan bijeenkomsten georganiseerd door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) in de aangelegenheden die onder zijn bevoegdheid ressorteren (zoals de ontwikkeling van de reglementering inzake safety assessment, risk classification en software Assurance en software licensing);
- de coördinatie van de materie betreffende de luchtvaartfrequenties in samenwerking met het BIPT en met landsverdediging;
- het leveren van expertise rond de ontwikkeling van nationale regelgeving die de andere directies van het DGLV beheren;
- het leveren van expertise inzake regelgeving aan de BSA-ANS voor haar certificeringstaak van de ANSP's;
- het leveren van financiële en economische expertise aan de BSA-ANS in haar taak met betrekking tot de opmaak van een performance plan;
- de follow-up en de coördinatie van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart op nationaal niveau en op internationale schaal, en met de samenwerking met de gewestelijke overheden in de dossiers waarvoor zij bevoegd zijn;
- het leveren van technische expertise bij de uitvoering van beleidsbeslissingen betreffende de exploitatie van de luchthaven van Brussel-Nationaal en bij de geschillen aangaande de "geluidsoverlast";
- de deelname aan het project rond de duurzame mobiliteit van de luchtvaart;
- de behandeling van aanvragen en de uitreiking van vergunningen voor proef- en studievvluchten met UAV's/UAS (Unmanned Aerial Vehicle/systems) in het Belgische luchtruim;
- het leveren van financiële en economische expertise teneinde de economische leefbaarheid alsook de goede financiële draagkracht van de dienstverlener ANS te verzekeren.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- o Contribuer à la préparation de la politique générale sur le plan des aspects opérationnels et techniques concernant la gestion de l'espace aérien

Définir la stratégie de participation aux Comités, réunions et ateliers pertinents: établir la liste des comités, réunions et groupes de travail pertinents (définir 2 niveaux de pertinence) et l'adapter tous les trimestres dans le cadre fixé par le Directeur général. Participer aux Comités, réunions et groupes de travail nationaux, y compris ceux liés au FABEC : participer à 90 % des "Pertinence 1" et à 60 % des "pertinence 2". Organiser les réunions du BELANC (Belgian Air Navigation Committee) et en assurer la présidence: Organiser au moins 3 réunions BELANC par an.

- o Elaborer, mettre à jour et suivre la réglementation nationale ANS

Participer aux Comités, réunions et groupes de travail nationaux pertinents: participer à 90 % des "Pertinence 1" et à 60 % des "pertinence 2". Transposer en droit belge les annexes 2, 3, 4, 10, 11 et 15 à la Convention de Chicago.

- o Suivre la réglementation internationale - OACI, Union Européenne et Eurocontrol et coopérer à son développement.

Définir la stratégie de participation aux Comités, réunions de travail et ateliers pertinents de l' OACI, de l'Union Européenne et d'Eurocontrol : établir la liste des comités et groupes de travail pertinents (définir 2 niveaux de pertinence) et l'adapter tous les trimestres. Définir la stratégie de participation aux Comités, réunions de travail et ateliers pertinents de l' OACI, de l'Union Européenne et d'Eurocontrol : participer à 90 % des "Pertinence 1" et à 60 % des "pertinence 2". Discuter et coordonner le développement de la réglementation internationale avec les différents acteurs nationaux impliqués : au moins 2 réunions par an avec les "acteurs" nationaux.

- o Participer à la définition de la politique et de la stratégie

Participer à des groupes de travail qui élaborent la réglementation internationale: les parties intéressées sont impliquées dans les nouvelles initiatives dans les 20 jours ouvrables. Répondre à des documents de

Operationele doelstellingen (+indicatoren)

- o Bijdragen aan de algemene beleidsvoorbereiding op het vlak van operationele en technische aspecten met betrekking tot het beheer van het luchtruim.

De strategie voor deelname aan de relevante comités, vergaderingen en workshops bepalen: de lijst van relevante comités, vergaderingen en werkgroepen opstellen (2 relevantieniveaus bepalen) en deze driemaandelijks aanpassen, binnen het kader vastgesteld door de directeur-generaal. Deelnemen aan de nationale comités, vergaderingen en werkgroepen, met inbegrip van de FABEC: deelnemen aan 90 % van "Relevantie 1" en 60 % van "Relevantie 2". De vergaderingen van het BELANC (Belgian Air Navigation Committee) organiseren en het voorzitterschap ervan verzekeren: Minstens 3 BELANC vergaderingen per jaar organiseren.

- o De nationale ANS reglementering uitwerken, bijwerken en opvolgen.

Deelnemen aan de relevante nationale comités, vergaderingen en werkgroepen: deelnemen aan 90 % van "Relevantie 1" en 60 % van "Relevantie 2". Bijlagen 2, 3, 4, 10, 11 en 15 bij het Verdrag van Chicago omzetten in Belgisch recht.

- o De internationale reglementering - OACI, Europese Unie en Eurocontrol opvolgen en meewerken aan de ontwikkeling ervan.

De strategie voor deelname aan de relevante comités, werkvergaderingen en workshops van de OACI, de Europese Unie en Eurocontrol bepalen, binnen het kader vastgesteld door de directeur-generaal: De lijst van relevante comités en werkgroepen opstellen (2 relevantieniveaus bepalen) en deze driemaandelijks aanpassen. De strategie voor deelname aan de relevante comités, werkvergaderingen en workshops van de OACI, de Europese Unie en Eurocontrol bepalen: deelnemen aan 90 % van "Relevantie 1" en 60 % van "Relevantie 2". De ontwikkeling van de internationale reglementering met de verschillende betrokken nationale actoren bespreken en coördineren: minstens 2 vergaderingen per jaar met de nationale "actoren".

- o Meewerken aan het uitstippelen van het beleid en de strategie

Deelnemen aan werkgroepen waar de internationale reglementering wordt uitgewerkt: de betrokken partijen worden binnen 20 werkdagen betrokken bij nieuwe initiatieven. Antwoorden op consultatiedocumenten en

consultation et contribuer aux études d'instances supranationales et internationales : le délai fixé est respecté dans 90% des cas.

o Suivi des aspects environnementaux de l'aviation civile.

Participation active aux réunions d'instances nationales et internationales qui s'occupent des aspects environnementaux de l'aviation civile.

o Participer aux réunions et suivi des décisions des "Enlarged Committee" et "Finance Standing Committee" d'Eurocontrol.

Participation à raison d'au moins 90%

Réalisations 2011

Suite au fait que le gouvernement précédent s'est retrouvé dans une situation d'affaires courantes, le troisième contrat de gestion entre l'Etat et Belgocontrol n'a pu être négocié. Afin d'appliquer le règlement européen CE 1794/2006 relatif aux redevances ANS à l'aéroport de Bruxelles-National, le 2e contrat de gestion a été unilatéralement modifié par le Roi.

Par la publication de cet Arrêté royal du 11 septembre 2011, la procédure en manquement que la Commission européenne avait initiée à l'encontre de la Belgique pour non-application du règlement européen CE 1794/2006 a pu être arrêtée.

En 2011, le Service Espace aérien a mis en œuvre, en collaboration étroite avec la Direction BSA, le règlement européen CE 610/2010 relatif au système de performance des ANS, par l'élaboration du plan de performance au niveau FABEC et national. Ces plans de performance sont valables pour trois ans (2012-2014).

En 2011, il a été décidé d'appliquer provisoirement le traité FABEC dans l'attente de sa ratification par tous les Etats FABEC. Le service est depuis lors actif dans 3 des 4 comités qui conseillent le Conseil FABEC notamment le Comité Finances et Performance, le Comité Espace aérien, et le Comité Harmonisation et consultatif.

Dans le cadre de la réalisation du « Ciel unique européen », le service participe régulièrement aux réunions du « Comité Ciel unique » organisées par la Commission européenne, qui ont pour objet essentiellement l'examen et l'approbation, après modifications rédactionnelles et de fond, des différentes mesures d'exécution sur la base des quatre règlements de base.

bijdragen aan studies van supranationale en internationale instellingen: de gestelde termijn wordt in 90% van de gevallen in acht genomen

o Opvolgen van de milieuaspecten van de burgerluchtvaart

Actieve deelname aan de vergaderingen van nationale en internationale instellingen die zich bezighouden met de milieuaspecten van de burgerluchtvaart

o Deelnemen aan vergaderingen en opvolgen van besluiten van het "Enlarged Committee" en "Finance Standing Committee" van Eurocontrol.

Deelneming naar rato van minstens 90%

Realisaties 2011

Door de regering van lopende zaken kon het derde beheerscontract tussen de Staat en Belgocontrol niet onderhandeld worden. Teneinde de Europese Verordening EG 1794/2006 inzake ANS-heffingen op de luchthaven van Brussel-Nationaal toe te passen werd het tweede Beheerscontract eenzijdig door de Koning gewijzigd.

Door het aannemen van dat Koninklijk Besluit van 11 september 2011 kon de ingebrekestelling die de Europese Commissie tegen België had gestart voor de niet-toepassing van de Europese Verordening EG 1794/2006 stopgezet worden.

In 2011 heeft de Dienst Luchtruim in nauwe samenwerking met de Directie BSA de Europese Verordening EG 610/2010 inzake prestatieregeling van ANS geïmplementeerd door het prestatieplan op FABEC en op nationaal niveau op te stellen. Die prestatieplannen zijn geldig voor drie jaar (2012-2014).

In 2011 werd beslist om het FABEC-verdrag tijdelijk toe te passen in afwachting van het afronden van zij ratificatie door alle FABEC landen. De Dienst is sindsdien actief in de 3 van de 4 comités die de FABEC Council advieseren met name de Financial and Performance Committee, Airspace Committee en Harmonisation and Advisory Committee.

In het raam van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees luchtruim" nam de dienst regelmatig deel aan de door de Europese Commissie gecoördineerde vergaderingen van het "Single Sky Committee" die vooral dienen voor het onderzoek en de goedkeuring, na redactionele en inhoudelijke wijzigingen, van verschillende uitvoeringsmaatregelen op basis van de vier basisverordeningen.

Dans le même contexte, le service A-SPA a réalisé trois études pour Eurocontrol, respectant leur procédure de concertation, dans les domaines suivants : Air-ground Voice channel spacing, SERA, Aeronautical data/information quality for post-publication phase (ADQ2). Le service A-SPA a aussi participé au ad-hoc Data Assurance Levels (DAL) drafting and review Committee.

En exécution de ces règlements, et notamment du Règlement établissant un système commun de tarification des services de la navigation aérienne en Europe, le service a également poursuivi et continue à poursuivre sa collaboration avec la Cellule stratégique du Secrétaire d'État sur des projets visant l'intégration de ces dispositions dans l'ordre juridique interne belge, comme la révision de quelques dispositions de la loi du 21 mars 1991 relatives aux entreprises publiques économiques, l'accord de coopération de 1989 entre l'État fédéral et les Régions sur la fourniture des services terminaux de navigation aérienne sur les aéroports régionaux, la révision et l'adaptation en ce sens du contrat de gestion entre l'État et Belgocontrol, la détermination du tarif pour les services terminaux à l'aéroport de Bruxelles-National à partir de 2012, etc.

Par ailleurs, le service a également participé en 2011 aux travaux d'un grand nombre de groupes de travail créés au sein d'EUROCONTROL (Safety Regulation Commission, Stakeholder Consultation Group, Standing Committee on Finance, Enlarged Committee for Route Charges, Budgetary and Financial Working Group-MUAC, Airspace Navigation Team, Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo support to ATM, Aeronautical Data Quality Regulators Working Group, AIM /SWIM team...).

En 2011, le service a poursuivi, en concertation avec toutes les parties intéressées, la mise en œuvre du plan d'action que la Belgique a établi pour remédier aux constatations de l'audit USOAP que l'OACI a effectué en 2006.

Les parties intéressées ont également été consultées pour les réponses que le service a fournies aux nombreuses questions parlementaires ainsi que plusieurs Lettres d'État et autres documents de l'OACI.

Le service A-SPA a également assuré la révision annuelle du document LSSIP (Local Single Sky Implementation) qui comprend tous les points d'action à respecter pour assurer la convergence des programmes ATM européens.

In dezelfde context heeft de dienst A-SPA drie onderzoeken voor Eurocontrol uitgevoerd, daarbij werd de overlegprocedure in de onderstaande domeinen nageleefd: Air-ground Voice channel spacing, SERA, Aeronautical data/information quality for post-publication phase (ADQ2). De dienst A-SPA heeft ook deelgenomen aan de ad-hoc Data Assurance Levels (DAL) drafting and review Committee.

Ingevolge de uitvoering van deze verordeningen, en vooral van de Verordening tot instelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaarnavigatiediensten in Europa, werkte en werkt de dienst samen met de beleidscel van de staatssecretaris voor Mobiliteit, aan projecten om deze bepalingen in de interne Belgische rechtsorde te integreren, zoals de herziening van enkele bepalingen van de wet van 21 maart 1991 betreffende de economische overheidsbedrijven, het samenwerkingsakkoord van 1989 tussen de federale Staat en de gewesten rond de plaatselijke luchtvaarnavigatiediensten op de regionale luchthavens, de herziening en aanpassing in deze zin van de beheersovereenkomst tussen de Staat en Belgocontrol, de bepaling van de heffingen voor de plaatselijke diensten op de luchthaven Brussel-Nationaal vanaf 2012, enz.

De dienst heeft in 2011 bovendien ook deelgenomen aan de werkzaamheden van een groot aantal werkgroepen die binnen EUROCONTROL werden opgericht (Safety Regulation Commission, Stakeholder Consultation Group, Standing Committee on Finance, Enlarged Committee for Route Charges, Budgetary and Financial Working Group-MUAC, Airspace Navigation Team, Surveillance Regulators Task Force, Electronic Terrain and Obstacle Working group, Working Group Meteo support to ATM, Aeronautical Data Quality Regulators Working Group, AIM/SWIM Team...).

In overleg met alle belanghebbenden heeft de dienst in 2011 het actieplan dat België heeft opgesteld om tegemoet te komen aan de bevindingen van de USOAP-audit, die de ICAO in 2006 heeft verricht, verder ten uitvoer gebracht.

De belanghebbende partijen werden eveneens geraadpleegd voor de antwoorden die de dienst gaf op de talrijke parlementaire vragen alsook voor de diverse staatsbrieven en overige documenten van de ICAO.

De dienst A-SPA heeft ook de jaarlijkse revisie van het LSSIP-document (Local Single Sky Implementation) op zich genomen. Dit document omvat alle in acht te nemen actiepunten om de Europese ATM-programma's op elkaar af te stemmen.

Comme par le passé, le service a consacré une attention particulière aux :

- réunions concernant la gestion de l'espace aérien national;
- réunions de coordination et de travail civil/militaire et
- réunions avec Belgocontrol et EUROCONTROL.

Le service a participé aux groupes de travail ayant pour objectif l'élaboration de nouveaux standards, normes et règles pertinents pour la gestion de l'espace aérien.

Le service a également participé régulièrement aux réunions de l'EANPG (European Air Navigation Planning Group).

En outre, il faut souligner la contribution au développement et à la mise en place du Safety Programme pour la DGTA.

Le service a continué à fournir l'expertise technique et réglementaire dans le dossier du cadre d'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris la gestion des nuisances sonores autour de cet aéroport. Des études ont été réalisées pour tenter de répondre au problème des composantes de vent et de l'altitude pendant l'approche et le décollage. Un support technique a été apporté aux avocats de l'État belge dans le cadre des nombreux recours introduits contre le plan de dispersion.

Le service a soutenu Belgocontrol dans sa démarche pour la mise en oeuvre d'un système de « vehicle tracking » à l'aéroport de Bruxelles-National, en concordance avec la demande de l'OACI de mettre en oeuvre le A-SMGCS (Advanced surface movement ground control system).

Le service a continué à collaborer avec Belgocontrol et les militaires dans le groupe de coordination nationale pour la mise en place de l'Annexe 15 (Aeronautical Information Services) au niveau belge, et notamment par la rédaction d'un service level agreement relatif aux AIS.

Le service a continué à suivre le dossier de l'intégration de l'aviation internationale dans le système européen d'échange de quotas d'émission (ETS) en collaboration avec les autorités régionales.

Le service a participé à l'évaluation du bruit d'immission engendré par le trafic aérien de l'aéroport de Bruxelles-National sur la base des mesures des stations de mesures de bruit gérées par « The Brussels Airport Company », « Bruxelles Environnement-IBGE » et le département « Leefmilieu, Natuur en Energie » (LNE) de

Net als vroeger heeft de dienst bijzondere aandacht besteed aan:

- de vergaderingen betreffende het beheer van het nationale luchtruim;
- de civiel/ militaire coördinatie- en werkvergaderingen en
- vergaderingen met Belgocontrol en EUROCONTROL.

De dienst heeft deelgenomen aan de werkgroepen die nieuwe relevante standaarden, normen en regels voor het luchtruimbeheer willen uitwerken.

Ook op de vergaderingen van de EANPG (European Air Navigation Planning Group) was de dienst regelmatig aanwezig.

Verder moeten we de bijdrage tot de ontwikkeling en de opstelling van het Safety Programma voor het DGLV onderstrepen.

De dienst ging door met het aanreiken van de technische en reglementaire expertise in het raam van de exploitatie van de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van het beheer van de geluidshinder rond deze luchthaven. Er werden onderzoeken uitgevoerd om te trachten een antwoord te vinden voor het probleem van de windcomponenten en van de hoogte tijdens de nadering en de opstijging. Er werd technische bijstand verleend aan de advocaten van de Belgische staat in het raam van de talrijke verzoekschriften die tegen het spreidingsplan werden ingediend.

De dienst heeft Belgocontrol ondersteund bij de invoering van een systeem voor "vehicle tracking" op de luchthaven van Brussel-nationaal in overeenstemming met de vraag van de ICAO om de invoering van het A-SMGCS (Advanced surface movement ground control system).

De dienst heeft de samenwerking met Belgocontrol en met de militairen in de nationale coördinatiegroep voor de invoering van Bijlage 15 (Aeronautical Information Services) op Belgisch niveau voorgezet, met name door de ontwikkeling van een service level agreement met betrekking tot AIS.

De dienst is het dossier betreffende de opname van de internationale luchtvaart in het Europese systeem van emissiehandel (ETS) in samenwerking met de gewestelijke overheden blijven volgen.

De dienst heeft deelgenomen aan de beoordeling van het immissiegeluid veroorzaakt door het luchtverkeer van de luchthaven Brussel Nationaal op basis van de metingen van de geluidsmetingsstations beheerd door 'The Brussels Airport Company', 'Leefmilieu Brussel - BIM' en het departement 'Leefmilieu, Natuur en Energie' (LNE) van de Vlaamse overheid, in

l'administration flamande, en collaboration avec Belgocontrol.

D'autres tâches ont été accomplies dans le domaine de l'environnement:

- Soutien et suivi des tests de "Continuous Descent Approach" à l'aéroport de Bruxelles-National;
- Tests et analyse des tracés radars dans le projet PRNAV (SID à l'aéroport de Liège-Bierset);
- Préparation de la position belge en matière environnementale (CEAC);
- Soutien au cahier des charges traitant des matières environnementales;
- Soutien des services de la DGTA devant traiter des dossiers intégrant des aspects environnementaux;
- Analyse du rapport annuel de l'exploitant de l'aéroport de Bruxelles-National, en ce compris la partie spécifique "quotas acoustiques";
- Coordination entre les divers intervenants dans le cadre des problèmes opérationnels induits par les décisions environnementales;
- Analyse des Notices of Proposed Amendment EASA liés à l'environnement.

samenwerking met Belgocontrol.

Andere zaken die op het vlak van het leefmilieu zijn ondernomen:

- steun aan en follow-up van de "Continuous Descent Approach" testen op de luchthaven Brussel-Nationaal;
- testen en analyse van radartrack in het ontwerp PRNAV (SID op de luchthaven Liège-Bierset);
- voorbereiding van het Belgisch standpunt rond leefmilieu (ECAC);
- steun aan het bestek rond milieukwesties;
- steun van de diensten van het DGLV die dossiers met milieuaspecten moeten behandelen;
- analyse van het jaarverslag van de exploitant van de luchthaven Brussel-Nationaal, met inbegrip van het specifieke deel "geluidsquota";
- coördinatie tussen de verschillende spelers in het kader van operationele problemen als gevolg van beslissingen op het gebied van leefmilieu;
- analyse van de EASA-Notices of Proposed Amendment die betrekking hebben op het leefmilieu.

Direction Autorité belge de surveillance des services de la navigation aérienne (BSA-ANS)

Cette direction est subdivisée en deux services: le Service Gestion du trafic aérien (B-ATM) et le Service Communications, Navigation et Surveillance (B-CNS).

Activités de base

La BSA-ANS est en Belgique l'autorité nationale de surveillance des prestataires de services de navigation aérienne, désignée par chaque État membre européen. La BSA-ANS exerce essentiellement des tâches de certification, de supervision et de contrôle en ce qui concerne la prestation fiable et efficace de services de navigation aérienne, dans le cadre de la réalisation du « Ciel Unique Européen ».

La BSA-ANS est chargée de la certification des quatre catégories de prestataires de services de navigation aérienne souhaitant opérer à partir du territoire national: ATS (*Air Traffic Services*), CNS (*Communication-Navigation-Surveillance*), AIS (*Aeronautical Information Services*) et MET (Météo – service météorologique). La Belgique compte trois organismes ATM, un organisme AIS, un organisme MET et un organisme CNS.

Les certificats sont délivrés, modifiés et renouvelés après un contrôle strict et continu du respect des exigences communes imposées par la réglementation européenne (*Common Requirements*). Ce contrôle requiert d'importantes activités d'audit sur place.

La BSA-ANS a également pour mission de contrôler si les exigences communes sont respectées et cela avant que le Ministre nomme les prestataires de services "circulation aérienne (ATS)" et "services météorologiques (MET)" qui souhaitent opérer dans l'espace aérien belge à partir d'un autre pays de l'Union européenne.

La BSA-ANS certifie également les organisations chargées de la formation des contrôleurs aériens : le centre de formation de Belgocontrol, l'IANIS d'Eurocontrol et le centre de formation de MUAC. Le BSA-ANS a effectué quatre audits dans ces centres de formation.

La BSA-ANS se doit finalement aussi de faire des propositions au Directeur général de la DGTA, propositions d'amendes ou de mesures d'urgence imposées, dans le domaine de la sécurité, aux prestataires de services notamment la restriction, l'abrogation ou le retrait du certificat.

Directie Belgische Toezichthoudende Instantie van de Luchtvaartnavigatiediensten (BSA-ANS)

Deze directie is onderverdeeld in twee diensten namelijk de dienst Beheer van het Luchtverkeer (B-ATM) en de dienst Communicatie, Navigatie en Luchtruimbeleid (B-CNS).

Basisactiviteiten

De BSA-ANS is in België de door elke Europese lidstaat aangewezen nationale controle-instantie voor luchtvaartnavigatiedienstverleners. De BSA-ANS heeft hoofdzakelijk certificerings-, supervisie- en controletaken voor wat betreft de betrouwbare en doeltreffende levering van luchtvaartnavigatiediensten in het kader van de verwezenlijking van het "Gemeenschappelijk Europees Luchtruim".

De BSA-ANS staat in voor de certificering van de vier categorieën luchtvaart-navigatiedienstverleners die vanuit het nationale grondgebied wensen te opereren: ATS (*Air Traffic Services*), CNS (*Communication-Navigation-Surveillance*), AIS (*Aeronautical Information Services*) en MET (meteorologische dienst). In België gaat het over drie ATM-, één AIS-, één MET- en één CNS-organisatie.

De afgifte, wijziging en hernieuwing van certificaten worden uitgevoerd via een strenge en onafgebroken controle van de naleving van de gemeenschappelijke door de Europese reglementering opgelegde vereisten (*Common Requirements*). Deze controle vereist belangrijke auditactiviteiten ter plaatse.

De BSA-ANS heeft ook als taak de naleving van de gemeenschappelijke vereisten te controleren, vóór de benoeming door de Minister van alle luchtverkeerdienstverleners (ATS) en meteorologische diensten (MET) die in het Belgische luchtruim wensen te opereren vanuit een ander land in de Europese Unie.

Daarnaast certificeert de BSA-ANS organisaties die zich bezighouden met de opleiding van de luchtverkeersleiders: de opleidingscenter van Belgocontrol, het IANS van Eurocontrol en het opleidingscenter van MUAC. De BSA-ANS voerde 4 audits uit op deze opleidingscentra.

Ten slotte is de BSA-ANS ook verantwoordelijk voor het maken van voorstellen aan de Directeur-generaal van het DGLV om boetes of dringende maatregelen op te leggen aan de dienstverleners in verband met de veiligheid, in het bijzonder de beperking, opheffing of intrekking van het certificaat.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Certifier des prestataires nationaux et internationaux de services de navigation aérienne. (ATS,AIS,CNS,MET)

90 % des audits pour l'agrément initial de prestataires de services de navigation aérienne se font sur base d'un planning. Le planning de l'audit est dressé en concertation avec le demandeur. La nature et la durée du processus de certification dépend des domaines (ATS,AIS,CNS,MET) pour lesquels la demande de certification est introduite. Le certificat a une durée de validité de 6 ans.

- Superviser les prestataires nationaux et internationaux de services de navigation aérienne (ATS, AIS, CNS, MET)

90 % des audits se font sur base d'un planning d'audit annuel. Le planning d'audit est dressé en concertation avec le demandeur.

- Certifier les organismes de formation ATS nationaux et internationaux

90 % des audits pour l'agrément initial d'organismes de formation ATS – se font sur base d'un planning. Le planning d'audit est dressé en concertation avec le demandeur. Le certificat a une durée de validité de six ans.

- Superviser les normes de compétences pour les contrôleurs aériens

Superviser et réaliser des audits sur le système de formation : 90 % des audits se font sur base du planning d'audit annuel.

Réalisations 2011

catégorie	Nombre de prestataires belges	Nombre audits
ATM	3	0
AIS	1	0
MET	1	0
CNS	2	4

En 2011, 10 audits ont été réalisés sur les training licences et 4 sur les OPS.

Direction Licences (LIC)

Cette direction est subdivisée en deux services: le Service Licences (L-PEL) et le Service Formation (L-TRA).

Operationele doestellingen (+ indicatoren)

- Certificeren van nationale en internationale verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ATS,AIS,CNS,MET)

90 % van de audits voor de initiële erkenning van verleners van luchtvaartnavigatiediensten worden uitgevoerd volgens planning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager. De aard en de duur van het certificatieproces is afhankelijk van de domeinen (ATS,AIS,CNS,MET) waarvoor certificatie werd aangevraagd. Het certificaat heeft een geldigheidsduur van zes jaar.

- Superviseren van nationale en internationale verleners van luchtvaartnavigatiediensten (ATS, AIS, CNS, MET)

90 % van de audits worden uitgevoerd volgens de jaarlijkse auditplanning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager.

- Certificeren van nationale en internationale ATS - opleidingsorganismen

90 % van de audits voor de initiële erkenning van ATS -opleidingsorganismen worden uitgevoerd volgens planning. De auditplanning wordt opgesteld in onderling overleg met de aanvrager. Het certificaat heeft een geldigheidsduur van zes jaar.

- Superviseren van de bekwaamheidsnormen voor luchtverkeersleiders

Houden van toezicht en audits op het opleidingssysteem: 90 % van de audits worden uitgevoerd volgens de jaarlijkse auditplanning.

Realisaties 2011

catégorie	aantal Belgische providers	aantal audits
ATM	3	0
AIS	1	0
MET	1	0
CNS	2	4

In 2011 werden er 10 audits uitgevoerd op gebied van training licences en 4 op gebied van OPS.

Directie Vergunningen (LIC)

Deze directie is onderverdeeld in twee diensten: de dienst Vergunningen (L-PEL) en de dienst Opleiding (L-TRA).

Service Formation (L-TRA)*Activités de base*

Le Service Formation agréé les organismes chargés des formations à suivre en vue de l'obtention des licences de vol (FTO et RF) et des qualifications (TRTO). Il approuve également les programmes de formation de ces organismes et contrôle les entraîneurs synthétiques de vol ou simulateurs.

Outre les écoles de pilotage, le service L-TRA agréé également, conformément à la réglementation EASA Part 147, les organismes chargés de la formation du personnel de maintenance (EASA Part-147).

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers d'agrément des écoles de pilotage (FTO, TRTO et RF), ainsi que les programmes de formation

Renouveler un agrément : 90% des rapports des non-conformités sont envoyés dans les 15 jours ouvrables suivant l'audit. Atteindre sur base annuelle 50 audits.

Modifier un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et 80% des rapports sont envoyés dans le mois suivant la réception

- Traiter les dossiers d'agrément d'entraîneurs de vol synthétique

Délivrer un agrément : l'analyse des QTG est réalisée et l'inspection des simulateurs est effectuée dans 90% des cas endéans les 3 mois suivant la réception de la demande.

Renouveler un agrément : le planning d'audit d'un audit par an par simulateur est établi et respecté. 90 % des audits sont réalisés dans les trois mois qui précèdent la date de renouvellement du certificat du simulateur.

- Traiter les dossiers d'agrément des organismes de formation du personnel à la maintenance (EASA Part 147), ainsi que les programmes de formation

Délivrer un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et le rapport est envoyé dans 90% des cas endéans les trois mois suivant la réception.

Modifier un agrément : la conformité du dossier est vérifiée et le rapport est envoyé dans 80% des cas endéans le mois suivant la réception.

Dienst Opleiding (L-TRA)*Basisactiviteiten*

De dienst Opleiding keurt de instellingen goed die instaan voor de opleidingen voor het bekomen van vliegvergunningen (FTO en RF) en de kwalificaties (TRTO). Ze keurt ook de vormingsprogramma's voor deze instellingen goed. Zij controleert de synthetische opleiders of simulatoren.

Naast de vliegscholen keurt L-TRA de organismen goed die instaan voor de vorming van onderhoudspersoneel volgens de EASA Part-147 regelgeving.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- De dossiers voor goedkeuring van de luchtvaartscholen (FTO, TRTO en RF) behandelen evenals de opleidingsprogramma's.

Een goedkeuring hernieuwen: 90% van de non-conformiteitrapporten worden binnen 14 werkdagen na de audit verstuurd. 50 audits op jaarbasis halen.

Een goedkeuring wijzigen: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en 80% van de rapporten worden binnen een maand na ontvangst verstuurd.

- De dossiers voor goedkeuring van synthetische vliegtrainers behandelen.

Een goedkeuring verstrekken: de analyse van de QTG's wordt uitgevoerd en de inspectie van de simulators wordt in 90% van de gevallen binnen 3 maanden na ontvangst van de aanvraag uitgevoerd.

Een goedkeuring hernieuwen: de auditplanning van één audit per jaar per simulator wordt bepaald en nageleefd. 90 % van de audits worden binnen drie maanden vóór de hernieuwingsdatum van het simulatorcertificaat uitgevoerd.

- De dossiers voor goedkeuring van de instellingen voor opleiding van onderhoudspersoneel behandelen (EASA Part 147) evenals de opleidingsprogramma's.

Een goedkeuring verstrekken: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en in 90% van de gevallen wordt het rapport binnen drie maanden na ontvangst verstuurd.

Een goedkeuring wijzigen: de conformiteit van het dossier wordt gecontroleerd en in 80% van de gevallen wordt het rapport binnen één maand na ontvangst verstuurd.

- Gérer une base de données de questions d'examen relatives à l'organisation des examens théoriques

Créer des questions d'examen : un jeu de question est créé par semestre.

Réalisations 2011

Nombre d'écoles de pilotage belges au 31/12/2011 :

type d'école de pilotage	Nombre d'écoles de pilotage belges	nombre de d'agréments initiaux
FTO	11	0
TRTO	5	0
RF	51	5

En 2011, les audits suivants ont été réalisés:

type d'école de pilotage	Nombre d'audits
FTO	26
TRTO	6
RF	14

En ce qui concerne la formation du personnel de maintenance (EASA Part-147), quatre écoles sont actuellement actives en Belgique.

Six exploitants de simulateurs de vol pour avions et un pour hélicoptères sont également actifs en Belgique. En tout, ces exploitants disposent du nombre suivant de simulateurs :

type de simulateur	nombre
avions	13
hélicoptères	1
autres	15

Service Licences (L-PEL)

Activités de base

Ce service délivre les licences au personnel navigant. Ces licences ont été délivrées soit selon la réglementation nationale, soit selon les réglementations JAR. En 2010, seules des licences JAR ont été délivrées.

Le service L-PEL organise les examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol. Il valide et agréé les licences de vol obtenues à l'étranger. Il existe plusieurs types de licences de vol: PPL (Private Pilot License), CPL (Commercial Pilot License), ATPL (Airline Transport Pilot License).

- Een database met examenvragen betreffende de organisatie van theoretische examens bijhouden.

Examenvragen maken: per semester wordt één serie vragen gemaakt.

Realisaties 2011

Aantal Belgische vliegscholen op 31/12/2011:

type vliegschool	aantal Belgische vliegscholen	aantal initiële goedkeuringen
FTO	11	0
TRTO	5	0
RF	51	5

In 2011 werden de volgende audits uitgevoerd:

type vliegschool	aantal audits
FTO	26
TRTO	6
RF	14

Voor de vorming van onderhoudspersoneel (EASA Part 147) zijn er in België momenteel vier scholen actief.

In België zijn er in totaal zes uitbaters van vluchtsimulators voor vliegtuigen en één voor helikopters actief. Deze uitbaters beschikken samen over het volgende aantal simulators:

Type simulator	aantal
vliegtuigen avions	13
helikopters	1
andere autres	15

Dienst Vergunningen (L-PEL)

Basisactiviteiten

Deze dienst reikt de vergunningen uit voor het vliegend personeel. Deze vergunningen worden ofwel volgens de nationale reglementering ofwel volgens de JAR-reglementen afgeleverd. In 2010 werden nog enkel JAR-vergunningen afgeleverd.

Zij organiseert de theoretische examens voor het behalen van de vliegvergunningen. Zij valideert en erkent de in het buitenland behaalde vliegvergunningen. Er zijn verschillende types vliegvergunningen: PPL (Private Pilote License), CPL (Commercial Pilote License), ATPL (Airline Transport Pilote License).

Le service participe dans le cadre de l'EASA à l'harmonisation européenne des règlements concernant le personnel navigant.

Le service L-PEL participe, en matière de personnel navigant, à l'harmonisation européenne des règlements JAR.

Outre les licences pour le personnel navigant, le service L-PEL délivre également des licences pour les mécaniciens des ateliers de maintenance (EASA Part 66).

Depuis 2009, le service assume également la délivrance des licences des contrôleurs aériens.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Traiter les dossiers de licences de vol

90% des licences de vol pour pilotes privés sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des licences de vol pour pilotes professionnels sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des licences de vol pour pilotes de ligne sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers de licences personnel de maintenance aéronefs

90% des licences personnel de maintenance aéronefs sont renouvelées dans un délai de 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers d'immatriculations d'aéronefs.

90% des immatriculations d'aéronefs dans la Matricule Aéronautique se font dans un délai de 3 jours ouvrables.

90% des modifications de certificats d'immatriculation d'aéronefs se font dans les 3 jours ouvrables.

90% des modifications de certificats d'immatriculation d'aéronef ultraléger motorisé ou paramoteur se font dans les 3 jours ouvrables.

- Traiter les dossiers d'autorisations d'entraîneur de vol synthétique (SFI)

90% des autorisations SFI sont délivrées dans un délai de 3 jours ouvrables.

De dienst neemt in het kader van EASA deel aan de Europese harmonisering van de reglementen inzake het vliegend personeel.

De dienst L-PEL neemt deel aan de Europese harmonisering van de JAR-reglementen inzake het vliegend personeel.

Naast vergunningen voor het vliegend personeel kent L-PEL de vergunningen toe voor mecaniciens van onderhoudsateliers (EASA Part 66).

Vanaf 2009 staat de dienst ook in voor de aflevering van de vergunningen luchtverkeersleiders.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Behandelen van de dossiers in verband met vliegvergunningen

90% van de vliegvergunningen privaat piloot worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de vliegvergunningen beroepsbestuurder worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de vliegvergunningen lijnbestuurder worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met vergunningen onderhoudspersoneel luchtvaartuigen

90% van de vergunningen onderhoudspersoneel luchtvaartuigen worden hernieuwd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met inschrijvingen van luchtvaartuigen.

90% van de inschrijvingen van luchtvaartuigen in het luchtvaartregister worden uitgevoerd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% van de wijzigingen aan een inschrijvingsbewijs van een luchtvaartuig worden uitgevoerd binnen de 3 werkdagen.

90% van de wijzigingen aan een registratiebewijs van een ultralicht motorluchtvaartuig of een paramotor worden uitgevoerd binnen de 3 werkdagen.

- Behandelen van de dossiers in verband met toelatingen instructeur synthetisch vliegen (SFI)

90% van de toelatingen SFI worden afgeleverd binnen een termijn van 3 werkdagen.

90% des autorisations SFI sont renouvelées dans un délai de 3 jours ouvrables

- Délivrer des licences aux contrôleurs aériens

90 % des licences sont délivrées dans les 3 jours ouvrables

- Organisation des examens théoriques en vue de l'obtention des licences de vol

Fonctionnement sans erreur d'Icarus

Réalisations 2011

Nombre de licences validées au 31/12/2011 :

type de licence	nombre
PPL	2 485
CPL	1 012
ATPL	1 604
Instrument Rating (A&H)	1 099
Flight Instructor Rating (A&H)	355
Free Balloon	226
Aircraft Maintenance	877
Air Traffic Controller	619
Air Traffic Controller Ratings	2 181
Ultralight	579
Student Pilot	1 665
Student ATCO	41
Total	12 743

Nombre d'examens passés en 2011 :

type d'examen	nombre
ATPLA	404
Ballon	16
CPLA	0
CPLH	3
IR(A)	4
IR(H)	0
PPLA	363
PPLH	60
ULM	59
Total	909

90% van de toelatingen SFI worden hernieuwd binnen een termijn van 3 werkdagen.

- Afgeven van vergunningen aan luchtverkeersleiders

90 % van de vergunningen wordt afgeleverd binnen de 3 werkdagen

- Organisatie van de theorie-examens voor het bekomen van de vliegvergunningen

Foutlos functioneren van Icarus

Realisaties 2011

Aantal geldige vergunningen op 31/12/2011:

type vergunning	aantal
PPL	2 485
CPL	1 012
ATPL	1 604
Instrument Rating (A&H)	1 099
Flight Instructor Rating (A&H)	355
Free Balloon	226
Aircraft Maintenance	877
Air Traffic Controller	619
Air Traffic Controller Ratings	2 181
Ultralight	579
Student Pilot	1 665
Student ATCO	41
Total	12 743

Aantal afgelegde examens in 2011:

Type examen	aantal
ATPLA	404
Ballon	16
CPLA	0
CPLH	3
IR(A)	4
IR(H)	0
PPLA	363
PPLH	60
ULM	59
Total	909

Au 31/12/2011, le matricule des avions civils belges comportait 2 684 aéronefs :

type d'aéronef	nombre
1-avions monomoteurs	675
2-avions bimoteurs	167
3-avions trimoteurs	7
4-avions quadrimoteurs	42
hélicoptères	201
planeurs	464
ballons	534
ULM	399
deltaplanes	172
motoplaneurs	23

Direction Inspection aéronautique ((I-INS)

L'Inspection aéronautique ne constitue pas une direction verticale distincte mais une direction horizontale dont le fonctionnement est intégré au fonctionnement des autres directions.

La Direction Inspection se compose de deux grandes parties : le service sécurité (I-SAF) et le service sûreté (I-SEC).

Activités de base

La Direction Inspection exerce cinq missions:

- ✎ Réaliser des analyses de risques, notamment par la mise à jour et l'analyse des bases de données, tout cela dans le but de mener une politique d'inspection efficace et plus généralement dans le but de réajuster éventuellement cette politique.
- ✎ Exercer le contrôle de la sécurité de l'aviation en menant une politique de prévention associée à une politique d'inspection. Le respect de la réglementation (inter)nationale peut être contrôlé via des inspections non annoncées.
- ✎ Mener une politique de management de crise, tant en ce qui concerne la sécurité (accidents, situations d'urgence, phases d'alerte) qu'en ce qui concerne la sûreté de l'aviation. Il s'agit notamment d'élaborer et de suivre les plans de crise et de garantir une permanence pour les situations d'urgence.
- ✎ Coordonner et diriger les inspections des aéroports belges.

✎

Op 31/12/2011 bevatte het register van Belgische burgerluchtvaartuigen 2 684_luchtvaartuigen:

type luchtvaartuig	aantal
1-motorige vliegtuigen	675
2-motorige vliegtuigen	167
3-motorige vliegtuigen	7
4-motorige vliegtuigen	42
helikopters	201
Zweefvliegtuigen	464
Ballonnen	534
ULM's	399
DPM's	172
Motorzweefvliegtuigen	23

Directie Luchtvaartinspectie (I-INS)

De Luchtvaartinspectie vormt geen aparte verticale directie maar een horizontale directie waarvan de werking geïntegreerd is met de werking van de andere directies.

De directie Inspectie bestaat uit twee grote delen: de dienst Veiligheid (I-SAF) en dienst Beveiliging (I-SEC).

Basisactiviteiten

De directie Inspectie heeft vijf opdrachten:

- ✎ Het uitvoeren van risicoanalyses, onder meer door middel van het bijhouden en analyseren van databanken. Dit gebeurt met het oog op het voeren van een efficiënt inspectiebeleid en de eventuele bijsturing van het beleid in het algemeen.
- ✎ Het uitvoeren van het toezicht op de veiligheid van de luchtvaart. Dit gebeurt door het voeren van een preventiebeleid gekoppeld aan een inspectiebeleid. Door middel van het uitvoeren van onaangekondigde inspecties kan de naleving van (inter)nationale regelgeving getoetst worden.
- ✎ Het bepalen van het beleid inzake crisismanagement, zowel op het vlak van de veiligheid (ongevallen, noodsituaties, alarmfases) als op het vlak van de beveiliging. Het betreft onder meer het uitwerken en opvolgen van crisisplannen en het verzekeren van een permanentie voor noodgevallen.
- ✎ Het coördineren en sturen van de inspecties van de Belgische luchthavens.

✎

☞ Définir la politique en matière de contrôle de la sûreté aérienne : ceci est l'ensemble des prescriptions et des mesures visant à protéger l'aviation contre des actes de criminalité et de terrorisme. Il s'agit ici notamment des plans de sûreté des aéroports et compagnies aériennes et de la certification du personnel de sûreté aéroportuaire.

La direction Inspection peut mener des inspections de sa propre initiative ou à la demande de tiers via des membres mandatés à cet effet. Ces inspections peuvent le cas échéant conduire à des actions répressives à l'encontre de personnes et d'entreprises qui sont en infraction aux règlements et autorisations existants.

Cellule droit des passagers

Le 16 septembre 2010, la cellule Droit des passagers a été ajoutée à la direction Inspection. La cellule est assistée, sur le terrain, par le service Sécurité, qui est spécialisé dans la réglementation en vigueur en matière de droits des passagers et qui procède à des contrôles sur les aéroports à des intervalles réguliers.

La cellule Droits des passagers a comme objectif de veiller à ce que les droits dont bénéficient les passagers conformément au Règlement 261/2004, notamment en cas de retard important ou d'annulation du vol, soient garantis et à ce que les compagnies aériennes reconnaissent et respectent ces droits.

Le tableau ci-dessous comporte le nombre de dossiers reçus et traités durant l'année 2011.

nombre de dossiers reçus	1 392
nombre de dossiers traités	980
agents de fret agréés (regulated air cargo agents)	52

Cellule Stratégique du Directeur général

Cette cellule entretient et coordonne les contacts avec les organisations internationales (UE, OACI, CEAC et ABIS) et défend les intérêts belges et européens au sein de ces organisations. Elle définit, sur la base d'une telle vision internationale, les grandes lignes en matière de politique aéronautique et les traduit en points d'attention concrets pour les différentes entités de la Direction générale Transport aérien. En plus, cette cellule négocie les accords bilatéraux pour l'exploitation des liaisons aériennes régulières par les compagnies aériennes belges.

☞ Het bepalen van het beleid inzake het toezicht op de luchtvaartbeveiliging; dit is het geheel van voorschriften en maatregelen ter beveiliging van de luchtvaart tegen daden van criminaliteit en terrorisme. Hier handelt het onder meer over de beveiligingsplannen van luchthavens en luchtvaartmaatschappijen en de certificering van het luchtvaartbeveiligingspersoneel.

Via de daartoe gemandateerde leden kan deze directie inspecties verrichten, zowel op eigen initiatief als op verzoek van derden. Deze kunnen desgevallend leiden tot een repressief optreden tegen personen en bedrijven die in overtreding zijn met de bestaande reglementen of machtigingen.

Cel Passagiersrechten

Sedert 16 september 2010 is de Cel Passagiersrechten aan de Directie Inspectie toegevoegd. De cel wordt op het terrein ondersteund door inspecteurs van de Dienst Veiligheid die gespecialiseerd zijn in de vigerende regelgeving inzake passagiersrechten en die op gezette tijdstippen controles uitvoeren op de luchthavens.

De Cel Passagiersrechten heeft als doel er over te waken dat de rechten die passagiers ontleen aan de Verordening 261/2004, zoals rechten van passagiers die een grote vertraging hebben opgelopen of wiens vlucht geannuleerd is, gevrijwaard worden en erop toe te zien dat de luchtvaartmaatschappijen deze rechten erkennen en respecteren.

Onderstaande tabel bevat het aantal ontvangen en behandelde dossiers voor het jaar 2011.

aantal ontvangen dossiers	1 392
aantal behandelde dossiers	980
erkende luchtvrachtagenten (regulated air cargo agents)	52

Strategische ondersteuningscel van de directeur-generaal

Deze cel onderhoudt en coördineert de contacten met de internationale organisaties (EU, ICAO, ECAC en ABIS). Ze behartigt de Belgische en Europese belangen binnen deze organisaties en definieert op basis van deze internationale visie, de grote lijnen inzake luchtvaartpolitiek en vertaalt deze in concrete aandachtspunten voor de verschillende entiteiten van het Directoraat-generaal Luchtvaart. Daarenboven onderhandelt deze cel de bilaterale akkoorden voor de exploitatie van reguliere luchtverbindingen door Belgische luchtvaartmaatschappijen.

En outre, cette cellule assure le rôle de fonctionnaire d'information et est chargée de répondre aux questions parlementaires écrites et orales et aux interpellations.

En 2011, la cellule stratégique a participé à différents projets internationaux de développement, dans le cadre de son rôle de coordination. Dans ce cadre, elle a participé à :

- ECAC : European Civil Aviation Conference : La Belgique, représentée par la cellule stratégique, est un des pays européens représenté au sein du groupe EMTO en charge de la préparation des réunions des Directeurs généraux. Via ce groupe (Management Task Force), la cellule a participé à la mise en place de propositions dans le cadre du suivi et du développement des initiatives prises en matière de sécurité de l'aviation civile et de la sûreté, notamment en matière de législation du fret aérien. De plus, la cellule est membre du forum "Facilitation - FAL", forum dont le DG est facilitateur, et y a participé activement. La cellule a également collaboré activement à la mise en place d'une structure et du développement au niveau européen des cycles de formation en matière aérienne, et notamment dans le cadre du développement de l'Easti, centre de formation développée en coordination avec les services de l'OACI et de la CEAC. Enfin, et toujours au sein du groupe EMTO, la cellule a activement participé au groupe de travail en charge de la préparation des réunions des DG en matière de développement et du futur de la CEAC (forum de réflexion) et de l'approbation des frais de fonctionnement et de personnel (budget).

- ABIS : Le groupe Abis représente les intérêts de 7 pays européens (Autriche, Belgique, Pays-Bas, Luxembourg, Irlande, Suisse et Portugal) au sein du Conseil de l'OACI. Depuis la dernière Assemblée Générale de l'OACI de septembre 2010, la Belgique occupe la présidence de ce groupe. Le DG soutenu par la cellule, en collaboration étroite avec le représentant belge au Conseil, a assuré la Présidence, la gestion et la coordination des réunions trimestrielles organisées dans ce cadre afin de permettre un suivi permanent des initiatives et discussions entamées sous l'égide de l'OACI et d'assurer la protection des intérêts belges dans le secteur aérien et de définir notre position en la matière.

- EASA : un membre de la cellule est le représentant belge au sein du groupe AGNA de l'EASA (Advisory Group National Authorities). Ce groupe a notamment pour mission de discuter les initiatives prises par l'EASA en matière de développement de la législation en matière de sécurité aérienne, licences et aéroports (Rulemaking). Via ce groupe, des discussions stratégiques sont également préparées, en

Deze cel verzekert tevens de rol van informatieambtenaar en is belast met het beantwoorden van schriftelijke en mondelinge parlementaire vragen, alsmede interpellaties.

In 2011 heeft de beleidscel in het kader van haar coördinatiefunctie aan verschillende internationale ontwikkelingsprojectendeelgenomen. In dit kader heeft zij deelgenomen aan:

- ECAC: European Civil Aviation Conference: België, vertegenwoordigd door de beleidscel, is een van de binnen de EMTO-groep vertegenwoordigde Europese landen belast met de voorbereiding van de vergaderingen van de directeurs-generaal. Via deze groep (Management Task Force) heeft de cel deelgenomen aan de invoering van voorstellen in het kader van de follow-up en de ontwikkeling van de initiatieven die werden genomen inzake de veiligheid van de burgerluchtvaart en de beveiliging, met name op het gebied van de wetgeving inzake luchtvracht. Bovendien is de cel lid van het "Facilitation - FAL"-forum waarvan de DG facilitator is en waaraan hij actief heeft deelgenomen. De cel heeft ook actief meegewerkt aan de opstelling van een structuur en van de ontwikkeling op Europees niveau van opleidingscycli op het vlak van luchtvaart, en meer bepaald in het kader van de ontwikkeling van het Easti, het opleidingscentrum dat in coördinatie met de diensten van de ICAO en de ECAC werd ontwikkeld. Ten slotte, en nog steeds binnen de EMTO-groep, heeft de cel actief deelgenomen aan de werkgroep die is belast met de voorbereiding van de vergaderingen van de DG's inzake ontwikkeling en de toekomst van de ECAC (discussieforum) en de goedkeuring van de functionerings- en personeelskosten (begroting).

- ABIS: de ABIS-groep vertegenwoordigt de belangen van 7 Europese landen (Oostenrijk, België, Nederland, Luxemburg, Ierland, Zwitserland en Portugal) binnen de Raad van de ICAO. Sinds de laatste Algemene Vergadering van de ICAO in september 2011 is België voorzitter van deze groep. Met ondersteuning van de cel heeft de DG in nauwe samenwerking met de Belgische vertegenwoordiger in de Raad gezorgd voor het voorzitterschap, het beheer en de coördinatie van driemaandelijkse vergaderingen in dit kader om een permanent toezicht op de initiatieven en aangesneden discussies onder bescherming van de ICAO mogelijk te maken en de bescherming van de Belgische belangen in de luchtvaartsector veilig te stellen en onze positie op dit gebied te bepalen.

- EASA : een lid van de cel is Belgisch vertegenwoordiger binnen de AGNA-groep van de EASA (Advisory Group National Authorities). Deze groep heeft met name als missie de door de EASA genomen initiatieven op het gebied van ontwikkeling van de wetgeving inzake luchtvaartveiligheid, vergunningen en luchthavens (Rulemaking) te bespreken. Via deze groep worden ook, in coördinatie

coordination avec la Commission, quant à de nouvelles initiatives en matière réglementaire, notamment en ce qui concerne le travail aérien, la problématique des baptêmes de l'air et du Search & Rescue, englobant la problématique aviation commerciale vs avions d'états.

- Commission : La cellule a participé en tant qu'observateur aux débats des différents Safety Committee organisés par la Commission Européenne dans le cadre du Règlement (CE) 2111/2005 et de la problématique des interdictions de vols commerciaux en EU en provenance de pays tiers. Par ailleurs, la cellule est également en charge du rôle de coordination entre la Représentation Permanente belge et la DGTA, et assiste de ce fait à toutes les réunions de l'EU Aviation Workgroup dans le cadre de la préparation des Conseils Européens des Transports. La cellule, outre son rôle de coordination interne, assiste le RP belge en tant qu'expert, accompagnée éventuellement d'experts techniques des départements DGTA concernés.

Dans son rôle de support du Directeur général à la définition de la stratégie et à la défense des intérêts belges, la cellule a en outre participé à différentes réunions de travail organisées par le SPF Economie et le SPF Affaires Etrangères dans le cadre du projet d'accord commercial global entre l'UE et le Canada, avec le support permanent de la cellule juridique. Ces réunions ont par ailleurs été étendues à l'aspect général de la politique commerciale dans le cadre européen.

Au niveau des intérêts des compagnies aériennes belges, la cellule a participé en étroit lien avec le DG à différentes réunions de réflexion ou de concertation avec la quasi-totalité des compagnies aériennes belges dans le cadre de leur développement stratégique ou de l'évolution de leur politique commerciale. Il s'agissait notamment du projet Korongo de Brussels Airlines, du développement des activités en Afrique et dans d'autres coins du monde de la compagnie NHV et du développement de la flotte de TNT Airways. Par ailleurs, dans le cadre du règlement (CE) 1008/2008, la cellule a procédé à l'analyse financière des compagnies aériennes belges disposant d'une licence d'exploitation commerciale. Un rapport a été remis au Management de la DGTA en y incluant les conclusions afférentes.

Dans le cadre de sa mission liée aux questions parlementaires, la cellule a répondu à 28 questions parlementaires orales et à 60 questions parlementaires écrites.

met de Commissie, strategische besprekingen voorbereid over nieuwe initiatieven op het gebied van reglementering, met name voor wat betreft de luchtarbeid, de problematiek van de luchtdopen en van de Search & Rescue, met inbegrip van de problematiek van de commerciële luchtvaart vs staatsvliegtuigen.

- Commissie: de cel heeft heeft als waarnemer deelgenomen aan de debatten van de verschillende Safety Comités die zijn georganiseerd door de Europese Commissie in het kader van de Verordening (EU) 2111/2005 en de problematiek van commerciële vluchten in de EU die die uit een derde land komen. Bovendien is de cel ook belast met de functie van coördinator tussen de Belgische Permanente Vertegenwoordiging en het DGLV en neemt zij bijgevolg deel aan alle vergaderingen van de EU Aviation Workgroup in het kader van de voorbereiding van de Europese Transportraden. De cel staat als deskundige, naast haar interne-coördinatiefunctie, de Belgische PV bij, eventueel vergezeld door technische deskundigen van de betrokken DGLV-departementen.

In haar ondersteuningsfunctie van de Directeur-Generaal voor de bepaling van de strategie en voor de verdediging van de Belgische belangen, heeft de cel bovendien aan verschillende door de FOD Economie en de FOD Buitenlandse Zaken georganiseerde vergaderingen in het kader van het totaal commercieel overeenkomstproject tussen de EU en Canada, met de permanente ondersteuning van de juridische cel, deelgenomen. Deze vergaderingen werden bovendien uitgebreid tot het algemeen aspect van het commercieel beleid in het Europees kader.

Op het niveau van de belangen van de Belgische luchtvaartmaatschappijen heeft de cel, in nauwe samenwerking met de DG, deelgenomen aan verschillende discussie- en overlegvergaderingen met bijna alle Belgische luchtvaartmaatschappijen in het kader van hun strategische ontwikkeling of van de evolutie van hun commercieel beleid. Het ging met name over het Korongo-project van Brussels Airlines, over de ontwikkeling van de activiteiten in Afrika en in andere hoeken van de wereld door de maatschappij NHV en over de ontwikkeling van de vloot van TNT Airways. Bovendien heeft de cel, in het kader van de Verordening (EG) 1008/2008, een financiële analyse gemaakt van de Belgische luchtvaartmaatschappijen die over een commerciële exploitatievergunning beschikken. Er werd aan het management van het DGLV een rapport met de desbetreffende besluiten overhandigd.

De cel heeft, in het kader van haar opdracht inzake de parlementaire vragen, 28 mondelinge parlementaire vragen en 60 schriftelijke parlementaire vragen beantwoord.

Enfin, et en support du Directeur Général, la cellule a participé, en collaboration avec les Affaires Etrangères et du service Exploitation commerciale de la DGTA, à 7 négociations bilatérales (Gabon, Australie, Sénégal, Mali, Congo BZV, Nigéria et Cameroun). Ces 7 négociations ont permis la conclusion de 5 nouveaux accords. En outre, sous l'égide du DG, d'autres contacts informels ont été tenus avec les autorités des UAE, Qatar et Taiwan.

Direction Gestion générale.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, la cellule Qualité et Contrôle Interne, la cellule Human Resources et les activités juridiques de la cellule Affaires internationales et UE sont exercées dans une nouvelle direction Gestion générale. Cette direction, intégrant également la cellule financière, exerce également les activités budgétaires de la DGTA.

Service Personnel et Organisation (G-P&O)

Le service Personnel et Organisation aide les agents de la DGTA dans l'exercice de leurs responsabilités en vue de mener une politique propice à l'amélioration des exigences de qualité et de la satisfaction des clients. Dans une perspective proactive, G-P&O participe également à la préparation, à la coordination et à l'accompagnement des processus de changement au niveau de l'organisation interne, dont le système des tableaux de bord, les descriptions de processus et le « Project Management Office ».

Le service est également chargé d'effectuer des audits internes et d'assurer le suivi d'audits internationaux. G-P&O s'occupe entre autres de la coordination et du suivi du « Universal Safety Audit Programme (USOAP) » et de la « Continuous Monitoring Approach (CMA) » de l'OACI.

Ce service récolte les évaluations, recommandations et avis nécessaires, ainsi que toutes les autres informations utiles découlant de l'audit de la DGTA. Pour remédier à certains manquements constatés lors de l'audit, G-P&O a mis sur pied un système de formations.

G-P&O assure la coordination du programme de sécurité belge et veille à la coopération entre les directions opérationnelles pour l'élaboration d'un plan d'actions stratégique visant à améliorer la sécurité aérienne. Ce plan fait partie de la politique de sécurité de l'État belge et constitue un effort pour remédier à d'éventuels problèmes de sécurité en agissant au niveau de la réglementation, de la surveillance et de la diffusion d'informations.

Ten slotte, en als ondersteuning van de Directeur-Generaal, heeft de cel, in samenwerking met Buitenlandse Zaken en de Handelsluchtvaartexploitatie dienst van het DGLV, aan 7 bilaterale onderhandelingen (Gabon, Australië, Senegal, Mali, Congo BZV, Nigeria en Cameroun) deelgenomen. Deze 7 onderhandelingen hebben het sluiten van 5 nieuwe overeenkomsten mogelijk gemaakt. Bovendien werden, onder toezicht van de DG, andere informele contacten met de autoriteiten van de VAE, Qatar en Taiwan gelegd.

Directie Algemeen Beheer

Sinds 1 januari 2010 worden de cel Kwaliteit en Interne Controle, de cel Human Resources en de juridische activiteiten van de cel Internationale en EU - aangelegenheden samengevoegd tot een nieuwe directie Algemeen Beheer. In deze directie, waarbij de financiële cel luchtvaart opnieuw wordt geïntegreerd, wordt eveneens de begrotingsactiviteiten van het DGLV ondergebracht.

Dienst Personeel en Organisatie (G-P&O)

De dienst Personeel en Organisatie helpt de personeelsleden van het DGLV in de uitoefening van hun verantwoordelijkheden met het oog op de uitvoering van het beleid en streeft een verbetering van de kwaliteitseisen en de klantentevredenheid na. Vanuit een proactief perspectief neemt G-P&O dan ook deel aan de voorbereiding, de coördinatie en de begeleiding van veranderingsprocessen op het niveau van de interne organisatie waaronder het systeem van boordtabellen, de procesbeschrijvingen en het "Project Management Office".

De dienst staat eveneens in voor het uitvoeren van interne audits en voor het opvolgen van internationale audits. G-P&O verzorgt onder meer de coördinatie en opvolging van de "Universal Safety Audit Programme (USOAP)" en de "Continuous Monitoring Approach (CMA)" van ICAO.

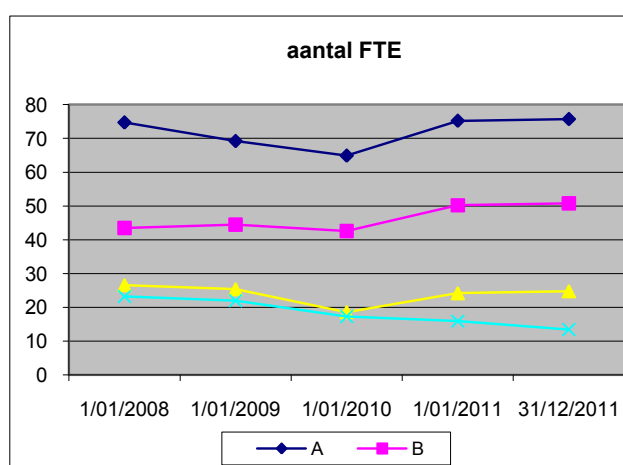
De dienst verzamelt de nodige evaluaties, aanbevelingen, adviezen en alle andere nuttige informatie die voortvloeien uit de doorlichting van het DGLV. Om tegemoet te komen aan sommige auditbevindingen heeft G-P&O een centraal opleidingssysteem uitgewerkt.

G-P&O verzorgt de coördinatie van het Belgisch veiligheidsprogramma en zorgt in samenwerking met de operationele directies voor de uitwerking van het strategisch actieplan ter verbetering van de luchtvaartveiligheid. Dit plan is een onderdeel van het veiligheidsbeleid van de Belgische Staat en tracht mogelijke veiligheidsproblemen te verhelpen door regelgevende, toezichthoudende en informatieverstrekende activiteiten.

G-P&O est aussi un maillon entre le service d'encadrement P&O et la DGTA pour la concrétisation de nouvelles politiques en matière de gestion du personnel ou de lancement de nouveaux projets en rapport avec les besoins existant sur les lieux de travail. Le service est étroitement lié à la planification du personnel et aux recrutements, il conseille les agents et le management sur le plan de l'administration du personnel, et il apporte une aide à l'élaboration des plans de formation.

Évolution du nombre d'agents en 2011 :

niveau	1/01/2011		31/12/2011	
	nombre	FTE	nombre	FTE
A	77	75,2	78	75,7
B	51	50,2	52	50,8
C	27	24,2	27	24,8
D	18	15,9	15	13,4
total	173	165,5	172	164,7



Finances

Ce service joue le rôle d'intermédiaire entre le service d'encadrement B&CG et la DGTA pour l'exécution des processus financiers. Il aide aussi à préparer le budget. En 2011, la DGTA a enregistré 4,3 millions d'euros de recettes et 2,7 millions EUR de dépenses. Ces recettes proviennent essentiellement des indemnités liées aux services fournis tandis que les dépenses proviennent de marchés publics, de subsides et de frais de fonctionnement. Les coûts de personnel ne sont pas repris dans ces dépenses.

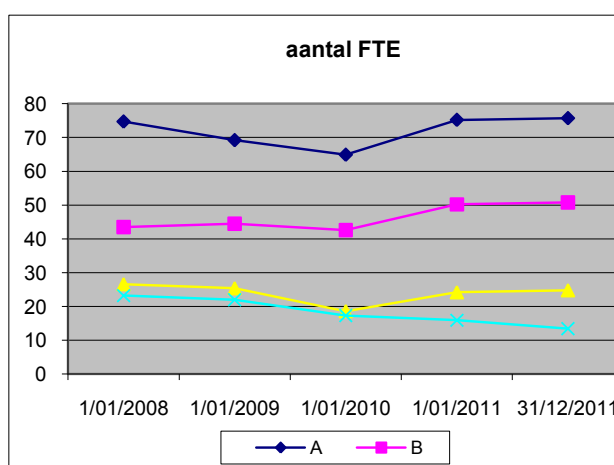
Matières juridiques (G-LEG)

Ce service élabore la réglementation aéronautique belge conformément aux normes et recommandations des organisations internationales (OACI, EASA et CEAC). Il est également responsable de la transposition juridique de directives européennes et, le cas échéant, de l'ajustement du droit belge aux

G-P&O fungeert eveneens als tussenschakel tussen de stafdienst P&O en het DGLV voor de uitvoering van de nieuwe beleidslijnen op het gebied van het personeelsbeleid of voor het opstarten van nieuwe projecten in verband met de behoeften op de werkvloer. Ze is nauw betrokken bij de personeelsplanning en aanwervingen, adviseert de personeelsleden en het management op het vlak van personeelsbeleid en ondersteunt de opmaak van de opleidingsplannen.

Evolutie aantal personeelsleden in 2011:

niveau	1/01/2011		31/12/2011	
	aantal	FTE	aantal	FTE
A	77	75,2	78	75,7
B	51	50,2	52	50,8
C	27	24,2	27	24,8
D	18	15,9	15	13,4
totaal	173	165,5	172	164,7



Financiën

Deze dienst fungeert als tussenschakel tussen de stafdienst B&B en het DGLV voor de uitvoering van de financiële processen. Zij helpt ook bij het voorbereiden van de begroting. In 2011 noteerde het DGLV 4,3 miljoen EUR aan inkomsten en 2,7 miljoen EUR aan uitgaven. Deze inkomsten bestaan hoofdzakelijk uit vergoedingen voor geleverde diensten terwijl de uitgaven bestonden uit overheidsopdrachten, subsidies en werkingskosten. De personeelskosten zijn niet in deze uitgaven opgenomen.

Juridische Zaken (G-LEG)

Deze dienst werkt de Belgische luchtvaartregulering uit overeenkomstig de normen en aanbevelingen van de internationale organisaties (ICAO, EASA en ECAC). Zij staat eveneens in voor de juridische omzetting van de Europese richtlijnen en in voorkomend geval, de aanpassing van het Belgisch recht aan de Europese

règlements européens. Il assure la coordination de cette réglementation.

Lors des procédures juridiques des tribunaux et lors des procédures administratives du Conseil d'État, ce service est appelé à étudier et à préparer le dossier technico-juridique et à en assurer le suivi tout au long de la procédure.

En concertation avec les directions concernées, ce service propose au directeur général les mesures administratives à appliquer aux infractions à la réglementation aéronautique et continue à assurer le suivi du volet administratif. Il fournit une assistance juridique aux directions de la DGTA.

Au niveau international, le service prépare les projets de loi en vue de l'approbation et la ratification de traités internationaux ou de modifications de traités.

En 2011, 1 loi et 7 A.R. ont été approuvés et publiés. Le service a donné 281 avis juridiques et a traité 12 sanctions administratives.

01. Personnel

1. Effectif enveloppe

NIVEAU	2011	2012	2013
A	59,9	60,9	58,9
B	39,2	43,2	42,2
C	19,9	24	24
D	13,4	8,7	7,7
Totaux 1	132,4	136,8	132,8

2. Effectif BSA-ANS

NIVEAU	2011	2012	2013
A	8	15	15
B	0,8	1	1
C	1	0	0
D	0	0	0
Totaux 2	9,8	16	16

Totaux1+2 142,2 152,8 **148,8**

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

verordeningen. Zij verzekert de coördinatie van deze regelgeving.

Tijdens de gerechtelijke procedures voor de rechtbanken en de administratieve procedures voor de Raad van State staat deze dienst in voor het bestuderen en voorbereiden van het technisch-juridisch dossier, en de opvolging hiervan doorheen de procedure.

In overleg met de betrokken directies stelt deze dienst administratieve maatregelen voor aan de Directeur-generaal inzake inbreuken op de luchtvaartreglementering en volgt zij het administratieve luik verder op. Ze levert juridische bijstand aan de directies van het DGLV.

Op internationaal gebied bereidt deze dienst de wetsontwerpen voor met het oog op de goedkeuring en opzegging van internationale verdragen of verdragswijzigingen.

In 2011 werden er 1 wet en 7 KB's goedgekeurd en gepubliceerd. Deze dienst verleende 281 juridische adviezen en behandelde 12 administratieve sancties.

01. Personeel

1. Effectief enveloppe

NIVEAU	2011	2012	2013
A	59,9	60,9	58,9
B	39,2	43,2	42,2
C	19,9	24	24
D	13,4	8,7	7,7
Totaux 1	132,4	136,8	132,8

2. Effectief BSA-ANS

NIVEAU	2011	2012	2013
A	8	15	15
B	0,8	1	1
C	1	0	0
D	0	0	0
Totaux 2	9,8	16	16

Totaux1+2 142,2 152,8 **148,8**

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR) /				Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)		2011	2012	2013	Statuut
Personnel statutaire	01 11.00.03	c	7 415	7 253	7 450	Statutair personeel
		b	7 375	7 253	7 450	
Personnel non-statutaire	01 11.00.04	c	497	524	517	Niet-statutair personeel
		b	496	524	517	
Totaux		c	7 912	7 777	7 967	Totalen
		b	7 871	7 777	7 967	

BSA

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)				Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)		2011	2012	2013	Statuut
Rémunérations et all. quelconquesBSA	01.01.00.16	c	269	326	556	Bezoldelingen en all. Toelagen BSA
		b	269	326	556	
Paiement pour personnel détaché	02.12.21.48	c	658	1206	980	Betalingen voor gedetacheerd personeel
(Voir 02 Frais de fonctionnement)		b	732	1206	983	(Zie 02 werkingskosten)

Note explicative.

Les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

Afin de se conformer aux règles comptables établies par la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'Etat fédéral, l'emploi de personnel détaché provenant d'une autre entité publique doit, à partir de 2009, être assimilé à un achat de service et doit être imputé sur une AB 12.21.48 au lieu d'une AB 11.00.xx.

Par conséquent, les rémunérations et allocations du personnel du BSA-ANS, pour 2013 estimées à 1 536 000 EUR en engagement et 1 539 000 EUR en liquidation, sont réparties aux AB 52 01 11.00.16 (556 000 EUR en engagement et liquidation) et 52 02 12.21.48 (980 000 EUR en engagement et 983 000 EUR en liquidation).

Verklarende nota.

Voor de berekening van de personeelskredieten wordt verwezen naar OA 21 BA 11.00.03.

Om de boekhoudregels opgelegd bij de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat te volgen, dient vanaf 2009 de inzet van personeel gedetacheerd uit een andere overheidseenheid te worden gelijkgesteld met een aankoop van diensten en te worden geïmputeerd op een BA 12.21.48 i.p.v. van op een BA 11.00.xx.

Bijgevolg worden de bezoldigingen en vergoedingen van de leden van de BSA-ANS voor 2013, geraamd op 1 536 000 EUR in vastlegging en 1 539 000 EUR in vereffening, verdeeld over de BA's 52 01 11.00.16 (556 000 EUR in vastlegging en in vereffening) en 52 02 12.21.48 (980 000 EUR in vastlegging et 983 000 EUR in vereffening).

02. Werkingskosten

02. Frais de fonctionnement

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	c	487	470	468	476	476	476	12.11.01.1	Erelonen
			b	438	461	468	476	476	476		
	12.11.01.2	Achats	c	63	110	106	106	106	106	12.11.01.2	Aankopen
			b	62	110	106	106	106	106		
	12.11.01.3	Énergie	c	26	25	29	29	29	29	12.11.01.3	Energie
			b	29	25	29	29	29	29		
	12.11.01.5	Indemnités	c	234	232	232	232	232	232	12.11.01.5	Vergoedingen
			b	234	232	232	232	232	232		
02	12.11.01	Totalen	c	810	837	835	843	843	843	12.11.01	Totaux
			b	763	828	835	843	843	843		
02	12.11.04	Informatique	c	21	68	67	68	68	68	12.11.04	Informatica
			b	34	68	67	68	68	68		
02	74.10.01	Matériel roulant	c	-	-	-	-	-	-	74.10.01	Rollend Materieel
			b	-	-	-	-	-	-		
02	74.22.01	Équipement	c	-	-	-	-	-	-	74.22.01	Uitrusting
			b	-	-	-	-	-	-		
02	74.22.04	Informatique	c	42	55	53	55	55	55	74.22.04	Informatica
			b	89	95	53	55	55	55		
		Totaux généraux	c	873	960	955	966	966	966		Algemeen totaal
			b	886	991	955	966	966	966		

Note explicative.

Le crédit de 67 000 EUR à l'AB 12.11.04 est nécessaire pour assurer la maintenance informatique des applications Icarus, Daedalus V1, des banques de données des questions d'examens et de la banque de données des dossiers médicaux des pilotes.

Un crédit de 53 000 EUR est nécessaire à l'AB 74.22.04 pour le développement des logiciels Icarus, Daedalus pour la gestion des dossiers médicaux.

A.B. 33 52 02 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement pour la représentation des Etats ABIS dans l'ICAO (Montréal).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	54	75	73	-	-	-
b	34	75	73	-	-	-

Note explicative.

Les 7 membres de l'ABIS sont l'Autriche, le Benelux, l'Irlande, la Suisse et le Portugal. Selon le Mémoire d'Entente (MOU) qui définit le fonctionnement de l'ABIS, chacun des Etats membres désigne, à tour de rôle, un représentant permanent au Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), valable pour une période de 3 ans.

A partir de 2010 la Belgique a désigné un représentant pour ABIS au Conseil de l'ICAO et ceci pour une

Verklarende nota.

Het krediet van 67 000 EUR op de BA 12.11.04 is nodig voor het onderhoud van de informatietoepassingen Icarus, Daedalus V1, de databanken met examenvragen en de databank met medische dossiers van de piloten.

Het vastleggingskrediet van 53 000 EUR op BA 74.22.04 is vereist voor de ontwikkeling van software Icarus, Daedalus voor het beheer van medische dossiers.

B.A. 33 52 02 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten voor de vertegenwoordiging van de ABIS-staten in de ICAO (Montréal).

(in duizendtallen EUR)

Ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	54	75	73	-	-	-
b	34	75	73	-	-	-

Verklarende nota.

De 7 leden van ABIS zijn Oostenrijk, de Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal. Overeenkomstig het "Memorandum of Understanding" (MOU) dat de werking van ABIS vastlegt, duidt elk lid op zijn beurt een permanente vertegenwoordiger aan bij de Raad van de Internationale Organisatie voor de Burgerluchtvaart (ICAO) die het mandaat voor 3 jaar uitoefent.

Vanaf 2010 heeft België een vertegenwoordiger aangesteld voor ABIS in de ICAO-raad en dit voor een

période de 3 ans. Cette représentation se termine le 30/09/2013

Pour 2013, un crédit d'engagement de 73 000 EUR est prévu, ainsi qu'un crédit de liquidation de 73 000 EUR.

A.B. 33 52 02 12.21.01 (Bud DO PA AB) — Participation à l'entretien de la Low Airdatabase.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	33	34	35	67	67	67
b	33	34	35	67	67	67

Note explicative.

L'Institut Géographique National a développé en 2004 une Low Airdatabase. Cette base de données rassemble les données concernant les obstacles au profit de l'aviation civile et militaire.

L'élaboration de cette base de données a coûté 150 000 EUR et a été financée par le Ministère de la Défense Nationale.

Le coût annuel pour la tenue à jour de cette base de données était estimé à 100 000 EUR.

Provisoirement, il a été convenu qu'un tiers de cette maintenance serait à charge du budget du SPF Mobilité et Transports.

Jusque 2012, une dépense de 34 000 EUR était prévue au budget.

Une nouvelle réglementation entre en vigueur en juillet 2013 (application du Règlement européen 73/2010), d'où la nécessité d'améliorer cette base de données. Le coût annuel est estimé à 200 000 EUR à répartir entre l'IGN, le SPF Mobilité et Transports et le Ministère de la Défense Nationale. Pour 2013, une dépense de 67 000 EUR est donc prévue au budget en engagement et en liquidation.

Remarque : transcodification de l'AB 33 52 02 31.22.01

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 52 02 12.21.22 ont été adaptés pour 2013 à 35 000 EUR en engagement et en liquidation.

A.B. 33 52 02 12.21.48 (Bud DO PA AB) — Paiements pour Personnel détaché.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	658	1 206	980	980	980	980
b	732	1 206	983	983	983	983

periode van 3 jaar. Deze vertegenwoordiging loopt ten einde op 30/09/2013.

Voor 2013 is een vastleggingskrediet voorzien van 73 000 EUR, alsook een liquidatiekrediet van 73 000 EUR.

B.A. 33 52 02 12.21.01 (Beg OA AP BA) — Bijdrage aan het onderhoud van de Low Airdatabase.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	33	34	35	67	67	67
b	33	34	35	67	67	67

Verklarende nota.

Het Nationaal Geografisch Instituut ontwikkelde in 2004 een Low Airdatabase. Deze database verzamelt ten behoeve van de militaire en burgerlijke luchtvaart de gegevens over de obstakels.

Het tot stand brengen van deze database kostte 150 000 EUR en werd gefinancierd door het Ministerie van Defensie.

De jaarlijkse kost voor het up-to-date houden van deze database werd geraamd op 100 000 EUR.

Voorlopig werd afgesproken dat één derde van dit onderhoud ten laste van de begroting van de FOD Mobiliteit en Vervoer zou vallen.

Tot 2012 werd een uitgave van 34 000 EUR voorzien.

Een nieuwe reglementering zal vanaf juli 2013 van toepassing zijn (toepassing van Europese Verordening 73/2010), Vandaar de noodzaak om deze database te verbeteren. De jaarlijkse kost wordt geraamd op 200 000 EUR te verdelen tussen het NGI, de FOD Mobiliteit en Vervoer en het Ministerie van Defensie. Voor 2013 wordt dus een uitgave van 67 000 EUR voorzien in vastlegging en in vereffening.

Opmerking: transcodificatie van de BA 33 52 02 31.22.01

Beslissing conclaaf budget 2013 : de kredieten op BA 52 02 12.21.22 werden aangepast naar 35 000 EUR in vastlegging en in vereffening.

B.A. 33 52 02 12.21.48 (Beg OA AP BA) — Betalingen voor gedetacheerd personeel.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	658	1 206	980	980	980	980
b	732	1 206	983	983	983	983

Note explicative.

Voir justification AB 52 01 11.00.16.

PROGRAMME 1 : CONTRIBUTIONS À DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES
Objectifs poursuivis.

Ce programme comprend les crédits devant permettre au Service Public Fédéral de respecter ses obligations au niveau de la réglementation du trafic aérien et de la coopération internationale.

1. Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et des stations de sécurité de l'océan Atlantique Nord.

La part contributive de la Belgique dans les frais des services de navigation aérienne est fixée par voie d'accords internationaux (accord de Genève du 25 septembre 1956 concernant l'ensemble du financement de certains services de navigation aérienne). La contribution de la Belgique dépend d'une part du coût réel des services danois et islandais et d'autre part, du nombre de traversées de l'Atlantique-Nord effectuées par des avions belges.

Au sein de l'OACI, une modification de la réglementation en matière de contribution est discutée. La contribution sera modifiée en cas d'une révision éventuelle des accords.

2. Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI), de la Conférence européenne de l'Aviation Civile (CEAC), d'ABIS (Autriche, Benelux, Irlande et Suisse et Portugal)

- L'OACI: en sa qualité d'institution technique spécialisée des Nations Unies, constitue un cadre unique pour la réalisation de consensus sur les priorités mondiales relatives à l'aviation civile. Pour s'acquitter de son mandat avec efficacité et pour renforcer l'engagement des Etats, l'OACI continue à se concentrer sur les priorités, à améliorer la coordination, à accroître la rentabilité et à réduire les doubles emplois chaque fois que cela est nécessaire.

Bien entendu, étant donné les tâches nombreuses et importantes qu'elle est appelée à exécuter, l'OACI doit pouvoir compter sur le plein appui de tous les Etats contractants.

Afin de pouvoir accomplir ces tâches avec efficacité,

Verklarende nota.

Verantwoording zie BA 52 01 11.00.16.

PROGRAMMA 1: BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN
Nagestreefde doelstellingen.

Dit programma omvat de kredieten die de Federale Overheidsdienst moeten toelaten zijn verplichtingen na te komen op het vlak van de regeling van het luchtverkeer en de internationale samenwerking.

1. Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en de veiligheidsstations in de Noord-Atlantische Oceaan.

De bijdrage van België in de kosten van de luchtverkeersdiensten is vastgesteld door middel van internationale overeenkomsten (overeenkomst van Genève van 25 september 1956 inzake gezamenlijke financiering van bepaalde diensten voor de luchtvaartnavigatie). De Belgische bijdrage hangt enerzijds af van de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse diensten en anderzijds van het aantal vluchten over de Noord-Atlantische Oceaan, uitgevoerd door Belgische vliegtuigen.

In de schoot van ICAO wordt een wijziging van de reglementering inzake deze bijdrage besproken. Bij een eventuele herziening van het akkoord zal de bijdrage wijzigen.

2. Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale organisatie voor de burgerluchtvaart (ICAO), van de Europese Burgerluchtvaartconferentie (ECAC) en van ABIS (Oostenrijk, Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal)

- ICAO: vormt als gespecialiseerde technische instelling van de Verenigde Naties een uniek kader voor de verwezenlijking van een consensus omtrent de wereldwijde prioriteiten op het vlak van de burgerluchtvaart. Om haar taak op doelmatige wijze te vervullen en om de betrokkenheid van de Staten te versterken, blijft ICAO zich toespitsen op de prioriteiten: het verbeteren van de coördinatie, het verhogen van de rendabiliteit en het verminderen van dubbel uitgevoerde taken, telkens dat nodig blijkt. Gezien de talrijke en belangrijke door haar te vervullen taken dient ICAO te kunnen rekenen op de volle steun van alle overeenkomstsluitende staten.

Om haar taken doeltreffend te kunnen vervullen

l'OACI compte sur ses Etats membres pour qu'ils paient leurs contributions au début de l'exercice financier de l'Organisation.

- La CEAC : La CEAC assure un rôle de chef de file dans l'élaboration de politiques pour le développement du Système européen de gestion de la circulation aérienne et dans le suivi de la mise en œuvre des programmes techniques et opérationnels associés, menés en coopération avec EUROCONTROL. Parallèlement, la CEAC contribue à coordonner les positions européennes et à les faire valoir à l'occasion d'un certain nombre d'événements lors desquels la communauté aéronautique internationale se réunit pour examiner les nouveaux défis auxquels l'aviation doit faire face.

- L'ABIS: Les autorités aéronautiques des 7 Etats ABIS ont pris la décision de collaborer étroitement afin de s'assurer d'une représentation continue au sein des institutions permanentes de l'OACI (ex. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission,...). Ces Etats ABIS sont l'Autriche, le Benelux, l'Irlande, la Suisse et le Portugal.

Le fonctionnement de l'ABIS est fixé dans un Memorandum of Understanding.

La collaboration est axée principalement sur l'échange d'information, la concertation régulière ainsi que sur la coordination et l'harmonisation des positions. A cet effet, des réunions sont organisées trois fois par an après la fin de la séance du Conseil. Chaque Etat participant se charge à tour de rôle de l'organisation. La présidence est assurée par l'Etat membre qui siège au Conseil.

A tour de rôle également, chaque Etat membre reçoit la possibilité d'exercer pendant 3 ans le mandat au Conseil (actuellement la Belgique, jusqu'en 2013). Le membre siégeant au Conseil fait part à celui-ci des positions des Etats membres de l'ABIS telles qu'elles sont fixées dans les réunions. La Belgique sera directement représentée au Conseil de l'OACI.

En outre, l'ABIS siège à la Commission de Navigation aérienne (Air Navigation Commission), qui fait des propositions de modifications aux Annexes à la Convention de Chicago.

A cet effet, les Etats membres mandatent un expert technique en aéronautique.

Entre ces 3 réunions annuelles de l'ABIS, s'effectuent en outre des échanges écrits sur des sujets urgents et importants. Chaque Etat désigne un "Liaison Officer". Cet officier de liaison est chargé de diffuser la documentation et les informations tant au sein de chaque Etat que de l'ICAO, de l'ABIS (Montréal) et des autres Etats ABIS.

reken ICAO erop dat haar Lidstaten hun bijdragen in het begin van het boekjaar van de Organisatie betalen.

- ECAC: ECAC verzekert een hoofdrol in de uitwerking van het beleid voor de ontwikkeling van het Europees systeem van beheer van het luchtvervoer en in het opvolgen van de implementering van technische en operationele programma's ingesteld in samenwerking met EUROCONTROL. ECAC draagt eveneens bij tot de coördinatie van Europese standpunten en laat ze tot uiting komen ter gelegenheid van evenementen waarbij de internationale luchtvaartgemeenschap zich verenigt om de nieuwe uitdagingen waar de luchtvaart mee geconfronteerd wordt te onderzoeken.

- ABIS: om hun kansen op blijvende vertegenwoordiging in de permanente lichamen van ICAO (o.a. Council, Air Transport Committee, Air Navigation Commission, ...) te verhogen, hebben de luchtvaartautoriteiten van de 7 ABIS-Staten tot nauwe samenwerking besloten.

Deze Lidstaten zijn Oostenrijk, Benelux, Ierland, Zwitserland en Portugal.

De werking is vastgelegd in een Memorandum of Understanding.

De samenwerking slaat vooral op informatie-uitwisseling, regelmatig overleg, coördinatie en harmonisatie van standpunten. Hiertoe worden driemaal per jaar, na het beëindigen van de Raadszitting, vergaderingen belegd. Om beurt neemt iedere Lidstaat de organisatie op zich.

Het voorzitterschap wordt waargenomen door de Lidstaat die een zetelend lid in de Raad heeft.

Eveneens bij beurtrol krijgt iedere Lidstaat de kans om voor 3 jaar het mandaat bij de Raad uit te oefenen (momenteel is dit België, tot 2013). Het zetelend lid in de Raad vertolkt er de standpunten van de ABIS-Lidstaten, zoals ze op de vergaderingen zijn vastgelegd. België zal rechtstreeks vertegenwoordigd zijn in de Raad van ICAO.

Verder zetelt ABIS ook in de Commissie inzake Luchtverkeer (Air Navigation Commission). Deze dient bij de Raad voorstellen in ter wijziging van de Bijlagen van het Verdrag van Chicago.

Hiervoor vaardigen de Lidstaten om beurt een technisch luchtvaartdeskundige af.

Tussen de vergaderingen in wordt er over belangrijke en dringende items onderling schriftelijk overleg gepleegd en gecoördineerd. Iedere Lidstaat stelt een "Liaison Officer" aan. Deze verbindingsofficier zorgt voor de nodige verspreiding van documentatie en informatie en dit zowel binnen zijn eigen Lidstaat als naar ICAO, ABIS (Montréal) en naar de andere ABIS-landen.

L'ABIS constitue un instrument efficace pour un groupe de petits pays, afin de suivre de près la politique aérienne au sein de l'OACI et de s'y impliquer de manière optimale.

13. Stations météorologiques et de sécurité

A.B. 33 52 13 35.40.02 (Bud DO PA AB) — Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et de sécurité de la navigation aérienne dans l'Atlantique Nord.

(cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-				
b	-	-				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 52 14 35.40.03

14. OACI, CEAC, ABIS, Stations météo et sécurité

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur l'AB 33 52 14 35.40.03 :

- *A.B. 33 52 13 35.40.02 (Bud DO PA AB) Quote-part de la Belgique dans les frais d'exploitation des stations météorologiques et de sécurité de la navigation aérienne dans l'Atlantique Nord.*

A.B. 33 52 14 35.40.03 (Bud DO PA AB) — Quote-part de la Belgique dans les dépenses de fonctionnement de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI Montréal) et de la Commission Européenne d'Aviation civile (CEAC Paris).

(cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	541	591	621	655	680	705
b	541	591	621	655	680	705

Note explicative.

Stations météorologiques et de sécurité

ABIS blijft een efficiënt instrument voor een groep kleine landen om binnen ICAO het luchtvaartbeleid van nabij te volgen en er daadwerkelijk op in te grijpen.

13. Meteorologische en veiligheidsstations.

B.A. 33 52 13 35.40.02 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en de veiligheidsstations van de luchtvaart in de Noord-Atlantische Oceaan.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-				
b	-	-				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 52 14 35.40.03

14. ICAO, ECBL, ABIS, Meteorologische en veiligheidsstations

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op de B.A 33 52 14 35.40.03 de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- *B.A. 33 52 13 35.40.02 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de exploitatiekosten van de meteorologische stations en de veiligheidsstations van de luchtvaart in de Noord-Atlantische Oceaan.*

B.A. 33 52 14 35.40.03 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de werkingskosten van de Internationale Organisatie van de Burgerlijke Luchtvaart (ICAO Montréal) en van de Europese Commissie voor de Burgerlijke Luchtvaart (ECAC Parijs).

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	541	591	621	655	680	705
b	541	591	621	655	680	705

Verklarende nota.

Meteorologische en veiligheidsstations

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 52 14 35.40.03

Deux accords de financement collectifs ont été conclus pour assurer l'exploitation et le financement des installations et des services fournis par le Danemark, d'une part, et l'Islande, d'autre part, au profit des aéronefs civils survolant l'Atlantique Nord au-delà de 45 degrés de latitude nord. Il s'agit notamment de services de contrôle de la circulation aérienne, de communications et de météorologie.

Le premier arrangement de financement collectif, sur les navires météorologiques de l'Atlantique Nord, date de 1946 ; il fut suivi d'arrangements conclus dans les quelques années suivantes sur un plus large éventail de services. Ces arrangements furent révisés en 1956 et adaptés à titre d'Accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande.

Aujourd'hui les services continuent d'être assurés et financés conformément à ces deux accords, modifiés et actualisés par les Protocoles de Montréal de 1982.

Actuellement 23 états dont les avions civils survolent l'Atlantique Nord font parties des accords, y compris les deux états prestataires, le Danemark et l'Islande. Tous les états dont les avions survolent régulièrement l'Atlantique Nord sont invités à adhérer aux accords.

Depuis quelques années un changement de la réglementation concernant cette contribution est en discussion. La contribution sera modifiée en cas d'une révision éventuelle des accords.

La contribution de la Belgique peut être estimée à 1 000 EUR dans la mesure où :

1. les coûts réels des services danois et islandais ne dépassent pas les coûts estimés ;
2. le pourcentage de traversées de l'Atlantique-Nord, effectuées par des avions belges, reste inchangé.

Comme la contribution est un solde par rapport aux prélèvements au secteur, la hauteur de celle-ci est difficilement prévisible. Un montant provisionnel est dès lors inscrit (1 000 EUR pour 2013, 10 000 EUR pour 2014 à 2016).

L'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) est une agence des Nations Unies, fondée suite à la Convention on International Civil Aviation (Convention de Chicago, 1944).

La contribution est payée en application de l'article 61 de la Convention :

"Le Conseil soumet à l'Assemblée des budgets

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 52 14 35.40.03

Twee overeenkomsten inzake gezamenlijke financiering zijn afgesloten om de exploitatie en de financiering te verzekeren van de installaties en de diensten geleverd door enerzijds Denemarken en anderzijds door IJsland ten voordele van de burgerlijke luchtvaartuigen, die de Noord-Atlantische Oceaan overvliegen op 45 graden noorder- breedte. Het betreft hier controlediensten i.v.m. het luchtverkeer, de communicatie en de meteorologie.

Het eerste akkoord over de gezamenlijke financiering van de meteorologische vaartuigen in de Noord-Atlantische Oceaan dateert van 1946; dat werd gevolgd door akkoorden afgesloten in de volgende jaren met een grotere waaier van diensten. Deze overeenkomsten werden herzien in 1956 en aangepast tot de akkoorden met Denemarken en IJsland over de gezamenlijke financiering.

Nu nog blijven de diensten verzekerd en gefinancierd conform deze twee akkoorden, gewijzigd en geactualiseerd door het Protocol van Montréal van 1982.

Momenteel maken 23 staten, waarvan de burgerlijke vliegtuigen de Noord-Atlantische Oceaan overvliegen, deel uit van deze akkoorden, de twee dienstverlenende landen inbegrepen. Alle staten waarvan de vliegtuigen regelmatig de Noord-Atlantische Oceaan overvliegen worden uitgenodigd om zich aan te sluiten bij deze overeenkomsten.

Een wijziging van de reglementering inzake deze bijdrage staat reeds een aantal jaren ter discussie. Bij een eventuele herziening van het akkoord zal de bijdrage wijzigen.

De bijdrage van België kan geraamd worden op 1 000 EUR, in zoverre :

1. de werkelijke kosten van de Deense en IJslandse diensten de geraamde kosten niet overschrijden ;
2. het percentage Noord-Atlantische overvluchten door Belgische vliegtuigen uitgevoerd onveranderd blijft.

Aangezien de bijdrage een saldo is ten opzichte van de heffingen aan de sector is de hoogte ervan niet te voorspellen. Er wordt dus een provisioneel bedrag ingeschreven (1 000 EUR voor 2013, 10 000 EUR voor 2014 tot 2016).

ICAO (International Civil Aviation Organisation) is een agentschap van de Verenigde Naties, opgericht ten gevolge van de Convention on International Civil Aviation (Convention van Chicago, 1944).

De toelage wordt betaald in toepassing van artikel 61 van deze conventie :

"De Raad legt aan de Algemene Vergadering de

annuels, ainsi que des états de comptes et des provisions de recettes et de dépenses annuelles. L'Assemblée vote les budgets en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du chapitre XV à l'égard des états qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les états contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin. "

L'Assemblée générale fixe le budget pour trois ans. La contribution de la Belgique est déterminée par :

- le budget total de l'OACI, qui doit être financé par les pays
- le pourcentage que la Belgique doit payer. Ce pourcentage est déterminé par deux facteurs à savoir l'importance de l'aviation civile et la capacité financière du pays. Pour le moment, la Belgique paye 0,82%.

La 37^{ème} session de l'Assemblée générale a fixé en octobre 2010 le budget pour 3 ans relatif à la période 2011-2013 :

- 2011 : 436 329 CAD + 227 615 USD
- 2012 : 447 983 CAD + 234 028 USD
- 2013 : 474 732 CAD + 243 574 USD

Le montant réel en EUR est fonction de l'évolution du cours du dollar canadien et américain.

La CEAC (Conférence Européenne pour l'Aviation Civile) est une organisation intergouvernementale qui a comme objectif de favoriser une aviation plus sûre, plus efficace et plus durable en Europe. La CEAC comprend 42 membres et travaille en étroite relation avec l'OACI et les autres organisations internationales d'aviation civile.

La contribution pour 2011 était fixée à 40 562 EUR, celle pour 2012 est fixée à 42 368 EUR. Pour 2013 une estimation de 40 447 EUR au maximum est fixée, pour 2014 et les années suivantes, une estimation de 41 000 EUR est retenue.

L'ABIS est une collaboration des 7 plus petits Etats d'Europe (Autriche, Belgique, Irlande, Luxembourg, Pays Bas, Suisse et Portugal) qui défendent ensemble leurs intérêts auprès de l'OACI.

De cette façon ils peuvent peser sur l'aviation internationale d'une manière plus efficace et plus effective.

Le budget définitif pour 2013 sera fixé en octobre 2012. La contribution de la Belgique s'élève à 15 % des frais de fonctionnement.

ABIS 178 132 CAN\$
Aandeel België 15 % 26 542 CAN\$
Tenant compte avec le taux de change du dollar

jaarlijkse begrotingen voor alsook de toestand van de rekeningen en de raming van de jaarlijkse ontvangsten en uitgaven. De Algemene Vergadering zal deze begrotingen stemmen mits het aanbrengen van de wijzigingen die zij nuttig acht en zal, met uitzondering van de bijdragen vastgesteld in toepassing van hoofdstuk XV m.b.t. de staten die ermee instemmen, de uitgaven van de Organisatie onder de deelnemende staten verdelen, op een, indien nodig, door haar vastgestelde basis."

De Algemene Vergadering stelt 3-jaarlijks het budget vast. De bijdrage van België wordt bepaald door:

- het totale budget van ICAO dat door de landen moet worden gefinancierd
- het percentage dat België hierin moet betalen. Dit percentage wordt bepaald op basis van 2 factoren, namelijk het belang van de burgerluchtvaart en financiële draagkracht van het land. Momenteel betaalt België 0,82%.

De 37^{ste} Algemene Vergadering heeft het 3-jaarlijks budget voor de periode 2011-2013 vastgesteld:

- 2011: 436 329 CAD + 227 615 USD
- 2012: 447 983 CAD + 234 028 USD
- 2013: 474 732 CAD + 243 574 USD

Het werkelijk bedrag in EUR zal afhankelijk zijn van de koersevolutie van de Canadese en de Amerikaanse dollar.

ECAC (Europese Conferentie voor de Burgerluchtvaart) is een intergouvernementele organisatie, die tot doel heeft in Europa een meer veilige, efficiënte en duurzame luchtvaart aan te moedigen. Ze telt 42 leden en werkt nauw samen met ICAO en de andere internationale burgerluchtvaartorganisaties.

De bijdrage voor 2011 is vastgesteld op 40 562 EUR. Voor 2012 is deze vastgesteld op 42 368 EUR. Voor 2013 het maximum te betalen bedrag wordt vastgesteld op 41 000 EUR, voor 2014 en de volgende jaren wordt een raming van 41 000 EUR voorzien.

ABIS is een samenwerking van 7 kleinere landen van Europa (Oostenrijk, België, Ierland, Luxemburg, Nederland, Zwitserland en Portugal) die gezamenlijk hun belangen bij ICAO verdedigen.

Op deze manier kunnen ze op een efficiëntere en effectievere manier wegen op het internationaal luchtvaartbeleid.

Het definitief budget voor 2013 zal vastgelegd worden in oktober 2012.

De tussenkomst van België bedraagt 15 % van de werkingskosten.

ABIS 178 132 CAN\$
Quote-part Belgique 15 % 26 542 CAN\$
Rekening houdend met de schommeling van de

Canadien un montant de 21 000 € est prévu.

wisselkoers van de Canadese dollar wordt het bedrag van 21 000 € voorzien.

(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Meteo stations	0	0	1	10	10	10
Stations météo	0	0	1	10	10	10
Bijdrage aan ICAO	41	527	559	583	608	633
Contribution OACI	481	527	559	583	608	633
Bijdrage aan CEAC	41	43	41	41	41	41
Contribution CEAC	41	43	41	41	41	41
Werkingskosten ABIS	19	21	21	21	21	21
Frais de fonctionnement ABIS	19	21	21	21	21	21
Totaal c	541	591	621	655	680	705
Total b	541	591	621	655	680	705

PROGRAMME 4 : AEROPORT DE BRUXELLES-NATIONAL

En exécution des dispositions de l'article 26, § 1^{er}, 4^o, de l'arrêté royal du 2 avril 1998 portant réforme des structures de gestion de l'aéroport de Bruxelles-National, tel que modifié par l'article 5 de l'arrêté royal du 17 juillet 1998, les biens immeubles dont la Régie des Voies Aériennes était propriétaire, à l'exception des constructions affectées à l'exercice des activités visées à l'article 170 de la loi du 21 mars 1991, ont été transférés à l'Etat sans indemnité le dernier jour ouvrable précédant l'apport de la branche d'activités aéroport à la BIAC. Ce dernier jour ouvrable était le 30 septembre 1998.

En outre, l'Etat reprend les droits et obligations de la Régie des Voies Aériennes résultant des procédures d'expropriation en cours à la date précitée.

Ce programme doit prévoir les crédits nécessaires pour le financement :

- des frais découlant des affaires judiciaires dans lesquelles l'Etat est encore impliqué,
- les frais concernant l'assainissement des sols
- les frais pour les nouvelles expropriations.

Onteigeningen

L'Etat est encore juridiquement impliqué dans des dossiers concernant des expropriations.

Il est difficile de prévoir quand ces affaires judiciaires seront traitées et quel en sera l'impact budgétaire.

Le président du Comité d'acquisition a informé la DGTA qu'il y avait encore 11 dossiers d'expropriation judiciaire en cours. Ils concernent l'AR du 21/04/2007

PROGRAMMA 4 : LUCHTHAVEN BRUSSEL-NATIONAAL

Als gevolg van de bepalingen van artikel 26 § 1, 4^o, van het koninklijk besluit van 2 april 1998 tot hervorming van de beheersstructuren van de luchthaven Brussel-Nationaal, zoals gewijzigd door artikel 5 van het koninklijk besluit van 17 juli 1998, werden de onroerende goederen waarvan de Regie der Luchtwegen eigenaar was, met uitzondering van de gebouwen bestemd voor de uitoefening van de activiteiten bedoeld in artikel 170 van de wet van 21 maart 1991, zonder vergoeding overgedragen aan de Staat op de laatste werkdag voorafgaand aan de inbreng van de bedrijfstak luchthaven in BIAC. Die laatste werkdag was 30 september 1998.

Bovendien neemt de Staat de rechten en verplichtingen over van de lopende onteigeningsprocedures op voornoemde datum.

Dit programma dient de nodige kredieten te voorzien voor de financiering van:

- de kosten uitvloeiende uit de gerechtelijke zaken waarin de Staat nog verwickeld is,
- de kosten met betrekking tot bodemsanering, de kosten voor nieuwe onteigeningen

Expropriations

De Staat is nog altijd juridisch verwickeld in dossiers met betrekking tot onteigeningen.

Het is moeilijk om in te schatten wanneer deze juridische zaken afgehandeld zullen worden en wat de budgettaire impact daarvan zal zijn.

De voorzitter van het aankoopcomité heeft het DGLV op de hoogte gebracht dat er nog 11 lopende gerechtelijke onteigeningsdossiers zijn. Het betreft het

sur la prise de possession immédiate de certaines parcelles nécessaires pour la relocalisation du centre INAD et du centre de transit 127 et l'AR du 05/06/2006 sur la prise de possession immédiate de certaines parcelles nécessaires pour l'extension de la zone de fret pour l'aéroport,...

Remboursement des frais d'assainissement des sols

L'article 3 de l'AR de vente du 30/12/2001, modifié par l'AR du 12/01/2005 dispose que l'indemnité due par l'Etat sur la base des obligations d'assainissement des sols reprises par "The Brussels Airport Company" est déduite du montant de l'indemnité de rupture due par BAC en cas de remboursement anticipé des paiements échelonnés des terrains consentis en vertu de l'article 2, §3 de l'AR du 30/12/2001, modifié par l'arrêté royal du 23/05/2003 majorée du prix dû par BIAC pour la reprise sur la base de l'article 161 de la loi-programme du 30/12/2001 des biens expropriés en vue de l'exploitation de l'aéroport avant le 29/12/2004 et diminuée des montants éventuellement dus par l'Etat à BIAC pour les expropriations préfinancées par BIAC entre le 1.01 et le 31/10/1998.

Expert en assainissement des sols

L'article 3, §2, 1° de l'AR du 30/12/2001 dispose que l'indemnisation pour l'ensemble des coûts externes liés aux obligations d'assainissement remplies par The Brussels Airport Company aura lieu à la condition que l'Etat ait la possibilité de contrôler l'estimation des coûts des travaux d'assainissement réalisée par BIAC et l'état d'avancement des travaux d'assainissement et des études préparatoires, ainsi que les coûts externes, le cas échéant en nommant **un expert** de son choix. Sur la proposition du Ministre de la Mobilité, du Ministre des Finances et du Ministre des Entreprises publiques, le Conseil des Ministres du 23/12/2004 a décidé de désigner **un expert** pour dresser une évaluation continue des frais d'assainissement consentis. Outre le fait que la désignation de l'expert concerné a une base réglementaire, cette désignation se justifie également par le risque budgétaire considérable encouru par l'Etat si cette désignation tardait à venir.

Les dispositions légales relatives à la vente de parcelles à "The Brussels Airport Company" par l'Etat ont donné le premier feu vert pour réaliser des travaux

kb van 21/04/2007 over de onmiddellijke inbezitneming van sommige percelen nodig voor de herlocalisatie van het INAD-centrum en het transitiecentrum 127 en het kb van 05/06/2006 over de onmiddellijke inbezitneming van sommige percelen nodig voor uitbreiding van de vrachtzones voor de luchthaven...

Terugbetaling van bodemsaneringskosten

Artikel 3, van het verkoop-kb van 30/12/2001, gewijzigd door het KB van 12/01/2005, bepaalt dat de vergoeding die de Staat verschuldigd is op grond van de door The Brussels Airport Company overgenomen bodemsaneringverplichtingen in mindering wordt gebracht op de afkoopsom verschuldigd door BAC in geval van vervroegde terugbetaling van de gespreide betalingen van de terreinen toegestaan krachtens artikel 2, § 3 van het verkoop-kb van 30/12/2001, zoals gewijzigd door het koninklijk besluit van 23/05/2003, vermeerderd met de prijs verschuldigd door BIAC voor de overname krachtens artikel 161 van de programmawet van 30/12/2001 van de goederen onteigend ten behoeve van de exploitatie van de luchthaven vóór 29/12/2004, en verminderd met de bedragen eventueel verschuldigd door de Staat aan BIAC voor de onteigeningen geprefinancierd door BIAC tussen 1.01 en 31/10/1998.

Bodemsaneringdeskundige

Artikel 3, § 2, 1°, van het verkoop-kb van 30/12/2001 bepaalt dat de vergoeding voor het geheel van de externe kosten verbonden aan de door The Brussels Airport Company vervulde bodemsaneringverplichtingen onderworpen is aan de voorwaarde dat de Staat de mogelijkheid zal hebben om de door BAC uitgevoerde schatting van de kostprijs en de vooruitgang van de bodemsaneringswerken en van de voorbereidende onderzoeken te controleren, alsook de externe kosten, in voorkomend geval door benoeming van **een deskundige** naar zijn keuze. Op het voorstel van Minister van Mobiliteit, de Minister van Financiën en de Minister van Overheidsbedrijven, besliste de Ministerraad van 23/12/2004 om **een expert** aan te wijzen om een continue evaluatie van de gemaakte saneringskosten te maken. Buiten het feit dat de aanstelling van de betrokken expert een reglementaire basis heeft, wordt deze aanstelling ook verantwoord door het risico dat het uitblijven van die expert een aanzienlijk budgettair risico voor de Staat inhoudt.

De wettelijke bepalingen betreffende de verkoop van percelen aan The Brussels Airport Company door de

d'assainissement sans une quelconque limite budgétaire, ce qui implique que des inefficacités ou des frais excessifs ne sont pas à exclure. Il ressort d'une évaluation réalisée par la société anonyme d'expertise FUGRO que le total des coûts d'assainissement pouvait atteindre plus de 40 millions EUR. Afin d'éviter des discussions et pour veiller à ce que TBAC exécute de manière efficace les obligations d'assainissement des sols reprises à l'Etat, un expert (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) a été désigné pour la première fois en 2008 pour contrôler les factures soumises et pour suivre les travaux d'assainissement en cours d'exécution.

Ce contrôle pour lequel un budget est nécessaire est poursuivi par ECOREM (marchés publics 2009-06 et 2011-08).

A.B. 33 52 41 12.11.22 (Bud DO PA AB) — Frais d'assainissement et d'expertise associés.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur cette allocation de base :

- AB 33 52 41 12.11.21

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	37	39	38	38	38	38
b	31	49	48	0	0	0

Note explicative.

TBAC a repris de l'Etat les obligations d'assainissement du sol. L'Etat doit repayer à TBAC ces frais de travaux d'assainissement gérés par TBAC pour le compte de l'Etat.

A cette fin, l'Etat doit faire appel à un expert pour réaliser le contrôle et le suivi des travaux d'assainissement ainsi que le contrôle des factures.

Ecorem est depuis 2010 l'expert technique (MP 2009-06 et MP 2011-08). Le contrat prévoit le contrôle des factures et l'analyse d'une « second opinion ».

Pour 2013-2016, on prévoit des expertises complémentaires éventuelles.

A.B. 33 52 41 14.10.10 (Bud DO PA AB) — Frais d'assainissement du sol pour la vente de terrains de

Staat hebben de eerste genoemde groen licht gegeven om saneringswerken uit te voeren zonder enige budgetbeperking waarbij enige inefficiëntie of buitensporige kosten niet uit te sluiten zijn. Uit een evaluatie die vorig jaar door de expert FUGRO nv uitgevoerd werd, bleek dat de totale saneringskosten tot meer dan 40 miljoen EUR kunnen oplopen. Teneinde discussies te vermijden en om ervoor te zorgen dat TBAC de van de Staat overgenomen bodemsaneringverplichtingen op een doelmatige manier uitvoert, werd voor het eerst in 2008 een deskundige (Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek) aangesteld om de voorgelegde facturen te controleren en de in uitvoering zijnde bodemsaneringswerken op te volgen.

Deze controle wordt voortgezet door ECOREM (overheidsopdrachten 2009-06 en 2011-08), waardoor een budget noodzakelijk is.

B.A. 33 52 41 12.11.22 (Beg OA AP BA) — Saneringskosten en verbonden expertisecost.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- BA 33 52 41 12.11.21

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	37	39	38	38	38	38
b	31	49	48	0	0	0

Verklarende nota.

TBAC heeft de bodemsaneringsverplichtingen van de Staat overgenomen. De Staat dient deze kosten aan TBAC terug te betalen: bodemsaneringswerken beheerd door TBAC voor rekening van de Staat.

Hiervoor moet de Staat beroep doen op een deskundige om de controle en de opvolging van bodemsaneringswerken te realiseren, evenals de controle van de facturen.

Vanaf 2010 is Ecorem de nieuwe technische expert (MP 2009-06 en MP 2011-08). Het contract voorziet de controle van de facturen en het geven van een "second opinion".

Voor 2013-2016, verwacht men aanvullende expertises.

B.A. 33 52 41 14.10.10 (Beg OA AP BA) — Bodemsaneringskosten voor verkoop van gronden

l'Etat à Belgocontrol, à BAC et aux particuliers.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	426	-	1 350	586	630
b	-	426	-	1 350	586	630

Note explicative.

Dans le cadre de la vente des terrains par l'Etat à BIAC, BIAC a pris en charge les obligations de l'Etat en tant que cédant de terrains en matière d'assainissement du sol.

L'Arrêté royal du 12 janvier 2005 définit que les coûts d'assainissement dont l'Etat est redevable à TBAC sont compensés par les montants dus par TBAC à l'Etat. Ces montants dus sont constitués du montant de l'indemnité de rupture (Braek-up fee) pour remboursement anticipé des paiements échelonnés des terrains et du montant des ventes à TBAC des terrains expropriés après le 30 décembre 2001.

En résumé, TBAC est redevable à l'Etat d'un montant de 12 220 000 EUR de TBAC égal au break-up fee (voir art.3 de l'AR du 12.01.2005). Ce montant pourra être diminué avec la dette éventuelle de l'Etat à TBAC (les frais d'assainissement).

L'estimation des frais d'assainissement jusqu'en 2016 est établie par TBAC.

Conformément à la note du 27 juillet 2012 du SPF Finances, la TVA ne doit pas être appliquée sur les montants que l'Etat rembourse à TBAC.

A.B. 33 52 41 71.12.10 (Bud DO PA AB) — Achat de terrains qui doivent permettre l'exploitation de l'aéroport de Bruxelles-National et les aides à la navigation aérienne ainsi que les frais qui y sont liés.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	292	832	792	0	0	0
b	292	823	787	0	0	0

Note explicative.

Cela concerne :

- Les expropriations réalisées par la Direction générale Transport Aérien pour renforcer la position de l'aéroport de Bruxelles-National en tant qu'aéroport international, qui sont reprises dans le plan d'expropriation 001.
- Les procédures juridiques des expropriations, ou

van de Staat aan Belgocontrol, aan BAC en aan particulieren.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	426	-	1 350	586	630
b	-	426	-	1 350	586	630

Verklarende nota.

In het kader van de verkoop van terreinen door de Staat aan BIAC heeft BIAC de bodemsaneringsverplichtingen van de Staat als verkoper van terreinen overgenomen.

Het Koninklijk besluit van 12 januari 2005 bepaalt dat de saneringskosten, die de Staat aan TBAC verschuldigd is, gecompenseerd worden door de bedragen die TBAC moet betalen aan de Staat. Deze verschuldigde bedragen bevatten het bedrag van de verbrekingsvergoeding (Braek-up fee) voor vervroegde terugbetaling van de termijnbetalingen van de terreinen en het bedrag van verkoop aan TBAC van de onteigende terreinen na 30 december 2001.

Samengevat, TBAC is aan de Staat het bedrag van 12 220 000 EUR verschuldigd voor de break-up fee (zie art. 3 van het KB van 12.01.2005). Dit bedrag zou kunnen verminderd worden met de eventuele schuld van de Staat aan TBAC (de saneringskosten).

De raming voor de saneringskosten tot 2016 werd opgesteld door TBAC.

Volgens de nota van 27 juli 2012 van de FOD Financiën, wordt geen BTW toegepast op de bedragen die de Staat terugbetaalt aan TBAC.

B.A. 33 52 41 71.12.10 (Beg OA AP BA) — Het verwerven van gronden die de uitbating van de luchthaven Brussel-Nationaal en de steun aan de luchtvaart, samen met de eraan verbonden kosten, moeten toelaten.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	292	832	792	0	0	0
b	292	823	787	0	0	0

Verklarende nota.

Dat betreft:

- De onteigeningen die het Directoraat generaal Luchtvaart uitvoert voor de versterking van de positie van de luchthaven Brussel-Nationaal als internationale luchthaven, die in onteigeningsplan 001 zijn opgenomen.
- De juridische procedures van de onteigeningen,

l'Etat Belge reste débiteur pour les frais éventuels relatifs à ces litiges.

Pour le calcul, le Comité d'achat estime à 11 les dossiers juridiques d'expropriation en cours. La redevance d'expropriation supplémentaire se monte à 792 000 EUR en engagement et 787 000 EUR en liquidation.

La procédure d'expropriation des installations de signalisation d'approchement de la piste 2 de l'aéroport Bruxelles National concordant avec l'AR d'expropriation du 23/09/1998 a été suspendue en 2005 par le Comité d'achat à cause du risque énorme que le juge pourrait déclarer cette procédure d'expropriation irrégulière de par l'absence de l'urgence de ces expropriations.

TBAC a informé qu'il n'y a pas d'urgence pour les expropriations suivantes.

PROGRAMME 5 : FONDS POUR LE FINANCEMENT ET L'AMELIORATION DES MOYENS DE CONTROLE, D'INSPECTION ET D'ENQUETE ET DES PROGRAMMES DE PREVENTION DE L'AERONAUTIQUE 52/5

Le fonds organique ressortissant aux compétences de la DGTA a été créé par l'article 231 de la loi du 12 août 2000 portant des dispositions sociales, budgétaires et diverses en vue de renforcer les capacités de l'administration de l'aéronautique en matière de contrôle et d'inspection.

L'article 55 de la loi programme du 19 juillet 2001 a modifié la dénomination du fonds en :

“Fonds pour le financement et l'amélioration des Moyens de Contrôle, d'Inspection et d'Enquête et des programmes de Prévention de l'Aéronautique”.

La création d'un fonds budgétaire se justifie par la croissance importante et constante de l'aviation ainsi que sa libéralisation ce qui entraîne une augmentation considérable des obligations de contrôle et d'inspection de l'administration de l'aéronautique.

Ce programme a pour but de financer les dépenses diverses à réaliser dans le cadre de l'amélioration des moyens de contrôle, d'inspection et d'enquête et programmes de prévention de l'aéronautique.

Une partie des recettes perçues par le SPF est affectée à ce programme ainsi qu'il apparaît au Budget des Voies et Moyens.

Les crédits disponibles ont notamment été consacrés à:

- L'engagement de personnel supplémentaire.
- Des formations spécialisées supplémentaires pour les membres du personnel

waarbij de Belgische Staat nog verwickeld is en die kunnen leiden tot een vonnis waarbij de Belgische Staat een schadevergoeding kan betalen.

Voor de berekening schat het aankoopcomité de 11 lopende gerechtelijke onteigeningsdossiers. De aanvullende onteigeningsvergoeding bedraagt 792 000 EUR in vaslegging en 787 000 EUR in vereffening.

De onteigeningsprocedure betreffende de technische installaties van de naderingsbebakening van baan 2 op de luchthaven Brussel-Nationaal in overeenstemming met het onteigenings-KB van 23/09/1998 werd in 2005 opgeschort door het aankoopcomité wegens het grote risico dat de rechter deze onteigeningsprocedure onregelmatig zou kunnen verklaren door gebrek aan het hoogdringendheidskarakter van deze onteigeningen.

TBAC heeft laten weten dat er geen hoogdringendheid is voor verdere onteigeningen.

PROGRAMMA 5: FONDS VOOR DE FINANCIERING EN DE VERBETERING VAN DE CONTROLE-, INSPECTIE- EN ONDERZOEKSMIDDELEN EN VAN DE PREVENTIEPROGRAMMA'S VAN DE LUCHTVAART

Om de mogelijkheden van het bestuur van de luchtvaart inzake controle en inspectie te versterken, heeft artikel 231 van de wet van 12 augustus 2000 houdende sociale, budgettaire en andere bepalingen een organiek fonds opgericht dat onder de bevoegdheid van het DGLV valt.

Artikel 55 van de programmawet van 19 juli 2001 heeft de naam van het fonds veranderd in:

“Fonds voor de Financiering en de Verbetering van de Controle-, Inspectie - en Onderzoeksmiddelen en van de Preventieprogramma's van de Luchtvaart”.

De forse en constante groei van de luchtvaart en haar liberalisering hebben een aanzienlijke verhoging van de controle- en inspectieverplichtingen van het bestuur van de luchtvaart met zich meegebracht en verantwoord de oprichting van een begrotingsfonds.

Dit programma heeft als doel uitgaven te doen in het kader van de financiering en de verbetering van de controle-, inspectie- en onderzoeksmiddelen en van de preventieprogramma's van de luchtvaart.

In de Rijksmiddelenbegroting worden een gedeelte van de inkomsten van de Federale Overheidsdienst toegewezen aan dit programma.

De beschikbare kredieten werden in het bijzonder aangewend voor:

- Bijkomende aanwervingen van personeelsleden.
- Bijkomende specialisatie-opleidingen voor de

		personeelsleden	
Effectif du personnel PA 52/5 en ETP (1) / Personeelseffectief PA 52/5 in VTE (1)			
Niveau	31/12/2011	31/12/2012	31/12/2013
A	12,8	14	14
B	11,8	12	12
C	4,8	5	5
D	-	0	-
Totaux / Totalen	29,4	31	31
(1) ETP = nombre à la date du 31/12, indépendant de la date d'entrée ou de départ		(1) VTE = aantal op 31/12, ongeacht datum van indiensttreding of vertrek	

51. SECURITE Direction Inspections (Service sécurité (I-SAF) et Direction Agréation des entreprises)

Activités de base

La tâche principale du service Sécurité est de promouvoir une aviation sûre et durable en contrôlant et faisant respecter la législation et la réglementation. Cela passe par la réalisation d'inspections ciblées qui font suite à des analyses de risques, mais aussi par des inspections menées à la suite de plaintes ou à la demande de la police ou du parquet.

Ces inspections ont pour but de faire respecter la réglementation aéronautique générale par tous les partenaires concernés par la navigation aérienne. Il s'agit entre autres des exploitants d'aérodromes, des compagnies aériennes, du secteur de l'aviation générale, de l'aviation sportive et de ses pratiquants. Mais le service Sécurité inspecte également le transport aérien de marchandises dangereuses et les agents d'escale (« handling agents ») pour le fret aérien.

Pour augmenter la sécurité aérienne pour les citoyens, des inspections préventives et ciblées sont également effectuées auprès des entreprises de technique aéronautique et auprès du prestataire de services de navigation aérienne. Par ailleurs, des inspections sont également réalisées en matière de bruit des avions. Ces inspections ne se limitent pas uniquement aux avions belges, mais portent également sur les avions étrangers. Les données opérationnelles provenant des inspections peuvent être utilisées pour définir la politique à mener en matière de bruit des avions. Les plaintes ou questions relatives à la sécurité des avions ou des aéroports sont également traitées par le service Sécurité.

Les inspections et domaines de surveillance du service Sécurité sont les suivants :

- Aérodromes, espace aérien et aviation sportive
- La capacité professionnelle des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP)
- Marchandises dangereuses
 - Inspection des marchandises dangereuses à bord de l'avion (inspection de l'avion)

51. VEILIGHEID Directie Inspecties (Dienst Veiligheid (I-SAF) en Directie Bedrijfserkenningen)

Basisactiviteiten

De kerntaak van de dienst Veiligheid is het bevorderen van een veilige en duurzame luchtvaart door middel van het toezicht op en de handhaving van de wet- en regelgeving. Dit gebeurt door het uitvoeren van enerzijds doelgerichte inspecties naar aanleiding van risicoanalyses en anderzijds door inspecties ingevolge klachten of op vraag van politie of parket.

Het doel van deze inspecties is om de luchtvaartreglementering door onder meer de uitbaters van luchtvaartterreinen, luchtvaartmaatschappijen, sportluchtvaart en –beoefenaars te doen naleven. Maar de dienst Veiligheid inspecteert ook het luchtvervoer van gevaarlijke goederen en de verladers ("handling agenten") van luchtvracht.

Met het oog op een grotere luchtvaartveiligheid voor de burger zijn er ook preventieve en doelgerichte inspecties voorzien bij de luchtvaarttechnische bedrijven en bij de luchtverkeerdienstverlener. Daarnaast vinden nog inspecties plaats inzake vliegtuiggeluid. Deze inspecties beperken zich niet enkel tot Belgische vliegtuigen, ook buitenlandse vliegtuigen kunnen aan een inspectie onderworpen worden. De uit de inspecties bekomen operationele gegevens kunnen gebruikt worden bij het uittekenen van de beleidspolitiek. Daarenboven worden klachten of vragen omtrent veiligheid van vliegtuigen of luchthavens door de Dienst Veiligheid behandeld.

De inspectie en toezichtdomeinen van de dienst Veiligheid zijn:

- luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart;
- de vakbekwaamheid van luchtverkeerdienstverlener (ANSP);
- gevaarlijke goederen:
 - Inspectie op gevaarlijke goederen aan boord van een vliegtuig

- Inspection des entrepôts et des documents (inspection des agents de service d'escale des compagnies de fret aérien)
- Compagnies aériennes et exploitation commerciale
 - Inspection des opérations aériennes
 - Inspection des opérations au sol et des prestataires de service d'assistance en escale
- Inspections SAFA (inspection des avions - Safety Assessment of Foreign Airplanes)
- Inspections SANA (inspection des avions - Safety Assessment of National Airplanes)
- Entreprises de technique aéronautique
 - Aviation générale
 - Aviation commerciale
- Nuisances sonores de l'aéroport de Bruxelles
- « Slot monitoring » à l'aéroport de Bruxelles
- Traitement des plaintes introduites par les citoyens, la police, l'administration publique ou le parquet
- Différents projets, en outre des campagnes de recommandations et des campagnes de sensibilisation de l'industrie à la sécurité aérienne, et la déclaration d'incidents survenant dans l'aviation civile.

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Formation, certification et mandats pour le personnel des inspections aéroportuaires et de l'inspection aéronautique (respectivement accord de coopération avec les Régions et l'AR 04.05.1999 & 23.05.2003)

Délivrance d'un mandat ou d'un certificat : le mandat ou le certificat est délivré dans les 20 jours de la réussite d'un examen, toutes les conditions étant remplies.

Renouvellement d'un mandat ou certificat : le renouvellement (tous les 3 ans pour les inspections aéroportuaires, et tous les 5 ans pour l'inspection aéronautique) est délivré dans les 20 jours après avoir suivi un recyclage et la réussite d'un examen, toutes les conditions étant remplies.

Formation du personnel : en collaboration avec EASTI, assurer la formation du personnel conformément aux prescriptions CE.

- Suivi vérification d'antécédents

Participation à toutes les réunions.

- Réalisation d'inspections en matière de sécurité.

Aéronefs belges : 20 inspections

- (vliegtuiginspectie)
- Inspectie van magazijnen en documenten (inspectie van verladers van luchtvracht – luchtvaartmaatschappijen)
- Luchtvaartmaatschappijen en commerciële exploitatie:
 - Inspecties van “flight operations”
 - Inspecties van “ground operations en grondaafhandelingsbedrijven”
- SAFA-inspecties (vliegtuiginspecties - Safety Assessment of Foreign Airplanes)
- SANA-inspecties (vliegtuiginspecties - Safety Assessment of National Airplanes)
- Luchtvaarttechnische bedrijven:
 - Algemene luchtvaart
 - Commerciële luchtvaart
- Geluidsoverlast op de Luchthaven Brussel;
- “Slots monitoring” op de Luchthaven Brussel;
- Behandeling van klachten ingediend door burgers, politie, publieke administratie of parket;
- Diverse projecten oa advies- en sensibiliseringscampagnes van de industrie inzake veiligheid en de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Opleiden, certificeren of mandateren van het personeel van de luchthaveninspecties en de luchtvaartinspectie (respectievelijk samenwerkingsovereenkomst met Gewesten en KB 04.05.1999 & 23.05.2003)

Afleveren van een mandaat of certificaat: het mandaat of certificaat wordt afgeleverd binnen 20 dagen na het slagen van een examen en het voldoen aan alle voorwaarden.

Hernieuwen van een mandaat of certificaat: hernieuwing (om de 3 jaar voor luchthaveninspecties en om de 5 jaar voor de luchtvaartinspectie) wordt afgeleverd binnen 20 dagen na het volgen van een refreshercursus en het slagen van een examen en het voldoen aan alle voorwaarden.

Opleiding van het personeel: in samenwerking met EASTI een opleiding verzekeren van het personeel conform aan de EC -voorschriften.

- Opvolging achtergrondcontrole

Aan alle vergaderingen zal deelgenomen worden.

- Uitvoeren van inspecties m.b.t. de veiligheid

Belgischeluchtvaartuigen : 20 inspecties

Aéronefs étrangers :110 inspections

Aéroports: 40 inspections
 Marchandises dangereuses: 40 inspections

Compagnies aériennes: 40 inspections
 Services techniques : 16 inspections

Contrôle aérien:
 12 inspections

Sur base d'analyses de risques : en fonction des analyses de risques réalisées.

- Supervision du respect des prescriptions en matière de nuisances sonores.

Les normes quantitatives annuelles sont respectées:
 60 inspections

- Réalisation d'analyses de risques.

Entrer des données dans la base de données (ECCAIRS): les incidents doivent être communiqués dans la base de données ECCAIRS dans les 10 jours ouvrables.

Les résultats de l'analyse de risque annuelle ainsi que le rapport récapitulatif sont disponibles au plus tard 3 mois après l'année écoulée.

- Traitement des plaintes.

Début du traitement de la plainte dans les 10 jours de la réception.

- Contrôle du respect des créneaux horaires

40 inspections

- Fournir des conseils techniques pour octroyer des droits de trafic

Un avis technique est donné à la Direction Agréation des entreprises dans les 2 jours ouvrables après réception de la demande d'attribution de droits de trafic.

Réalisations 2011

Inspections en 2011 :

Buitenlandse luchtvaartuigen :110 inspecties

Luchthavens: 40 inspecties
 Gevaarlijke goederen: 40 inspecties

Luchtvaartmaatschappijen: 40 inspecties
 Technische diensten: 16 inspecties

Luchtverkeersleiding:
 12 inspecties

Op basis van risico-analyses: in functie van de uitgevoerde risico-analyses.

- Toezicht houden op de naleving van de geluidsvoorschriften

De jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd: 60 inspecties

- Uitvoeren van risicoanalyses

Invoeren van gegevens in database (ECCAIRS): meldingen incidenten zullen binnen de 10 werkdagen ingebracht worden in de ECCAIRS-database.

De resultaten van de jaarlijkse risicoanalyse samen met het overzichtsrapport zijn beschikbaar ten laatste 3 maand na het afgelopen jaar.

- Afhandelen van klachten

Aanvang van de behandeling van de klacht binnen de 10 werkdagen na ontvangst.

- Toezicht op naleving van slots

40 inspecties

- Technisch advies verstrekken voor het afleveren van verkeersrechten

Binnen de 2 werkdagen wordt een technisch advies gegeven aan de Directie Bedrijfserkenningen na ontvangst van de aanvraag voor het afleveren van verkeersrechten.

Realisaties 2011

Inspecties in 2011:

Domaine	nombre d'inspections	Nombre de PV	nombre d'avertissements
aérodromes, espace aérien et aviation sportive	50	0	0
prestataire de services de la circulation aérienne	13	0	0
marchandises dangereuses	40	0	1
compagnies aériennes (aviation commerciale)	64	0	0
avions étrangers (SAFA)	216	0	73
avions belges (SANA)	20	0	10
entreprises aéronautiques	17	0	0
nuisances sonores	103	6	35
slots monitoring	56	5	7
total	579	11	126

01. Personeel

domein	Aantal inspecties	Aantal PV's	Aantal waarschuwingen
luchtvaartterreinen, luchtruim en sportluchtvaart	50	0	0
luchtverkeerdienst-verlener	13	0	0
gevaarlijke goederen	40	0	1
commerciële luchtvaart (luchtvaart-maatschappijen)	64	0	0
buitenlandse vliegtuigen (SAFA)	216	0	73
Belgische vliegtuigen (SANA)	20	0	10
Luchtvaart bedrijven	17	0	0
Geluidsoverlast	103	6	35
slots monitoring	56	5	7
totaal	579	11	126

01. Personnel

Dépenses		(en milliers EUR) /(in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut	
Personnel statutaire	51 11.00.03 fc	1 209	1 105	225	Statutair personeel	
	fb	1 206	1 105	225		
Personnel non-statutaire	51 11.00.04 fc	152	255	146	Niet-statutair personeel	
	fb	150	255	146		
Totaux	fc	1 361	1 360	371	Totalen	
	fb	1 356	1 360	371		

02. Frais de fonctionnement**02. Werkingskosten**

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	fc	118	315		315	315	315	12.11.01.1	Erelonen
			fb	88	308		315	315	315		
	12.11.01.2	Achats	fc	235	232		232	232	232	12.11.01.2	Aankopen
			fb	217	232		232	232	232		
	12.11.01.3	Energie	fc	0	0		0	0	0	12.11.01.3	Énergie
			fb	0	0		0	0	0		
	12.11.01.5	Indemnités	fc	89	105		101	101	101	12.11.01.5	Vergoedingen
			fb	80	105		105	105	105		
51	12.11.01	Totaux	fc	442	652	0	648	648	648	12.11.01	Totalen
			fb	385	645	0	652	652	652		
51	12.11.04	Informatique	fc	321	319	310	317	317	317	12.11.04	Informatica
			fb	424	319	323	326	326	326		
51	74.10.01	Matériel roulant	fc	12	0	16	17	17	17	74.10.01	Rollend materieel
			fb	0	17	16	17	17	17		
51	74.22.01	Équipement	fc	0	11	11	11	11	11	74.22.01	Uitrusting
			fb	0	28	11	11	11	11		
51	74.22.04	Informatique	fc	0	35	33	35	35	35	74.22.04	Informatica
			fb	0	35	34	35	35	35		
	Totaux généraux		fc	775	1.017	370	1.028	1.028	1.028		Algemeen totaal
			fb	809	1.044	384	1.041	1.041	1.041		

Note explicative.

Les tâches exigent qu'une partie importante du personnel ait une formation technique, une grande expérience et une expertise opérationnelle. En pratique, il faut des personnes ayant eu une formation de contrôleur aérien et en plus avoir eu plusieurs années d'expériences professionnelles en ce qui concerne les systèmes et procédures utilisés dans le contrôle aérien.

La partie du crédit inscrite à l'AB 12.11.01.1 concerne les rémunérations des experts étrangers à l'Administration, les missions à l'étranger des experts externes et la formation des experts pour le service Operations.

52. Enquêtes, accidents et incidents*Activités de base*

L' AIR ACCIDENT INVESTIGATION UNIT (Belgium), cellule indépendante de la Direction générale Transport aérien, mène des enquêtes sur les accidents et incidents et dresse des rapports sur ces événements,

Verklarende nota.

De taken vereisen dat een groot gedeelte van het personeel beschikt over een grondige technische kennis en over een uitgebreide operationele ervaring en expertise. In de praktijk moet men dus kunnen beschikken over personeel dat een opleiding tot luchtvaartcontroleur heeft gevolgd en dat bovendien reeds meerder jaren beroepservaring heeft inzake systemen en procedures gebruikt in de luchtvaartcontrole.

De kredieten die ingeschreven werden op BA 12.11.01.1 betreffen de bezoldigingen van niet tot de administratie behorende deskundigen, buitenlandse zendingen van externe deskundigen en de opleiding van deskundigen voor de dienst Operaties.

52. Onderzoek, ongevallen en incidenten*Basisactiviteiten*

AIR ACCIDENT INVESTIGATION UNIT (Belgium), de cel die onafhankelijk van het Directoraat-generaal Luchtvaart werkt, onderzoekt en rapporteert over ongevallen en incidenten, conform de internationale

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.

Réalisations 2011

En 2011, on a déploré 7 morts dues à des accidents aériens.

Après analyse des 2590 notifications d'incidents et accidents pour 2011, AAIU(Be) a ouvert 16 enquêtes d'accident avec des avions, et 7 autres suites à des accidents avec des aéronefs Annex-II.

AAIU(Be) a également supporté les Organismes d'Enquête de sécurité étrangères pour 8 enquêtes d'accidents avec des aéronefs belges à l'étranger.

AAIU(Be) a formulé 26 recommandations de sécurité en 2011. AAIU(Be) a également participé à des séminaires de sécurité organisés par la DGTA.

Environ 100 incidents ATC ont été traités et ont fait l'objet de mesures correctrices par BELGOCONTROL et la DGTA.

01. Personnel

reglementering (Bijlage 13 van ICAO, EU Verordening EC996/2010, en KB van 09/12/1998).

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

Realisaties 2011

In 2011 vielen er 7 doden te wijten aan luchtvaartongevallen.

Na analyse van de 2590 incident- en ongevallenmeldingen voor 2011, heeft AAIU(Be) 16 ongevallen met vliegtuigen onderzocht, en 7 anderen voor Annex-II luchtvaartuigen.

AAIU(Be) heeft ook steun gegeven aan buitenlandse Veiligheidsonderzoeksoverheden voor 8 onderzoeken met Belgisch geregistreerde vliegtuigen in het buitenland.

AAIU(Be) heeft 26 veiligheidsaanbevelingen geformuleerd in 2011. AAIU(Be) heeft ook deel genomen aan verschillende veiligheids-werkgroepen, georganiseerd door DGLV.

Ongeveer 100 ATC-incidenten werden behandeld en correctieve maatregelen werden genomen door BELGOCONTROL en DGLV.

01. Personeel

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut	
Personnel statutaire	52 11.00.03 fc	48	0	55	Statutair personeel	
	fb	48	0	55		
Personnel non-statutaire	52 11.00.04 fc	97	85	97	Niet-statutair personeel	
	fb	97	85	97		
Totaux					Totalen	
		fc	145	85		152
		fb	145	85		152

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	fc	9	42	41	42	42	42	12.11.01.1	Erelonen
			fb	3	42	41	42	42	42		
	12.11.01.2	Achats	fc	5	16	16	16	16	16	12.11.01.2	Aankopen
			fb	3	16	16	16	16	16		
	12.11.01.3	Energie	fc	-	-	-	-	-	-	12.11.01.3	Énergie
			fb	-	-	-	-	-	-		
	12.11.01.5	Indemnités	fc	-	-	-	-	-	-	12.11.01.5	Vergoedingen
			fb	-	-	-	-	-	-		
52	12.11.01	Totaux	fc	14	58	57	58	58	58	12.11.01	Totalen
			fb	6	58	57	58	58	58		
52	12.11.04	Informatique	fc	-	-	-	-	-	-	12.11.04	Informatica
			fb	-	-	-	-	-	-		
52	74.10.01	Matériel roulant	fc	-	-	-	-	-	-	74.10.01	Rollend materieel
			fb	-	-	-	-	-	-		
52	74.22.01	Équipement	fc	-	6	6	6	6	6	74.22.01	Uitrusting
			fb	-	6	6	6	6	6		
52	74.22.04	Informatique	fc	-	-	-	-	-	-	74.22.04	Informatica
			fb	-	-	-	-	-	-		
		Totaux généraux	fc	14	64	63	64	64	64		Algemeen totaal
			fb	6	64	63	64	64	64		

Note explicative.

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

Un montant de 6 000 EUR est prévu en 2013 pour l'achat de matériel d'enquête.

53. SURETE Direction Inspection Service sûreté (I-SEC)**Activités de base**

Conformément à l'AR du 3 mai 1991, le Service Sûreté est chargé de réaliser des audits de sûreté, des inspections, des tests et des enquêtes dans le domaine de la sûreté aérienne, y compris la lutte contre le terrorisme et la criminalité. Les activités de contrôle comprennent des inspections, des procédures de test et des enquêtes.

Le Service Sûreté tend à adopter une position aussi

Verklarende nota.

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

Voor 2013 wordt er voorzien in een bedrag van 6 000 EUR voor de aankoop van onderzoeksmateriaal.

53. BEVEILIGING Directie Inspectie Dienst Beveiliging (I-SEC)**Basisactiviteiten**

De dienst Beveiliging is volgens het KB van 3 mei 1991 belast met het uitvoeren van beveiligingsaudits, inspecties, testen en onderzoeken op het vlak van de beveiliging van de luchtvaart met inbegrip van terrorisme- en criminaliteitsbestrijding. De controleactiviteiten omvatten inspecties, testprocedures en onderzoeken.

De dienst Beveiliging streeft naar een zo onafhankelijk

indépendante que possible et à mettre en place un contrôle parfaitement clair.

Les domaines d'audit et de contrôle du Service Sûreté sont :

- Les aéroports (Bruxelles, Antwerpen, Liège, Charleroi et Oostende) ;
- La sûreté des compagnies aériennes (avion, passagers, cabine, bagage/cargo et mail) ;
- Certification et formation du personnel de sûreté des aéroports
- Agents de fret aérien agréés (Regulated Air Cargo Agents) ;
- Known Consignors (cargo) ;
- Equipements de sûreté (screening).

On peut résumer les activités de base en :

- Agréer les agents de fret aérien en matière de sûreté
- Contrôler la sûreté aérienne
- Mandater le personnel de l'inspection aéroportuaire
- Certifier les équipements de sûreté
- Gérer les situations de crise suite à des incidents aéronautiques

Objectifs opérationnels (+ indicateurs)

- Agrément d'agents de fret aérien (et de known consignors à partir de 2010) en matière de sûreté (CE 2320/2002, 4333/2008 & 820/2008)

Délivrance de l'agrément : toutes les demandes d'agrément émanant d'agents du fret aérien sont délivrées correctement dans le mois de la réception du dossier complet. En cas de dossier incomplet, une lettre est envoyée dans les 10 jours ouvrables pour réclamer les éléments manquants.

Renouvellement d'un agrément : tous les agréments d'agents de fret aérien sont renouvelés correctement 2 semaines avant la date échéance pour autant que toutes les conditions soient remplies

- Supervision en matière de sûreté aérienne (AR 03.05.1991)

Approbation/modification de plans de sûreté d'aérodromes et de leurs dépendances :

L'approbation est accordée dans le mois de la réception d'un plan de sûreté complet ou d'une modification de ce plan;

Les aérodromes belges et leurs dépendances (EBBR – EBAW – EBOS – EBCI – EBLG) sont audités annuellement en matière de sûreté.

Supervision des aéroports belges et du personnel de

mogelijke opstelling en een éénduidig toezicht.

De audit- en controledomeinen van de dienst Beveiliging zijn:

- Luchthavens (Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Oostende);
- Luchtvaartmaatschappijen (vliegtuig, passagiers, cabine, bagage/cargo en mail);
- Certificering en opleiding van beveiligingspersoneel van luchthavens;
- Erkende luchtvrachtagenten (Regulated Air Cargo Agents);
- "Known Consignors" (cargo);
- Beveiligingsapparatuur (screening).

On peut résumer les activités de base en :

- Erkennen van luchtvrachtagenten met betrekking tot de beveiliging
- Houden van toezicht op het vlak van de luchtvaartbeveiliging
- Mandateren van het personeel van de luchthaveninspectie
- Certificeren van de beveiligingsapparaten
- Beheren van crisissituaties naar aanleiding van luchtvaartincidenten

Operationele doelstellingen (+ indicatoren)

- Erkennen van luchtvrachtagenten (en van known consignors vanaf 2010) m.b.t. beveiliging (EC2320/2002, 4333/2008 en 820/2008)

Afleveren van de erkenning: alle aanvragen tot erkenning van luchtvrachtagenten worden correct uitgereikt binnen de maand na ontvangst van het volledige dossier. In geval van een onvolledig dossier wordt binnen de 10 werkdagen een brief gestuurd met de vraag de ontbrekende elementen te verschaffen.

Hernieuwen van een erkenning: alle erkenningen van luchtvrachtagenten worden correct hernieuwd 2 weken voor de vervaldatum voor zover aan alle voorwaarden vervuld zijn.

- Houden van toezicht op het vlak van luchtvaartbeveiliging (KB 03.05.1991)

Goedkeuren / wijzigen van beveiligingsplannen van luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden:

goedkeuring zal gegeven worden binnen de maand na ontvangst van een volledig beveiligingsplan of van een wijziging ervan;

Belgische luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden (EBBR – EBAW – EBOS – EBCI – EBLG) worden jaarlijks geauditeerd op vlak van beveiliging.

Houden van toezicht op de Belgische luchthavens en

sûreté : les normes quantitatives annuelles sont respectées
60 inspections (20 relatives à des aéroports et 40 au personnel de sûreté)

Approbation de plans de sûreté de compagnies aériennes belges: l'approbation est donnée dans le mois de la réception d'un plan de sûreté complet ou de ses modifications.

Supervision des compagnies aériennes belges: les normes quantitatives annuelles sont respectées:
32 inspections

Supervision des compagnies aériennes internationales: les normes quantitatives annuelles sont respectées :
32 inspections

Supervision des agents de fret aérien (conformément 2320/2002, 4333/2008 & 820/2008): les 120 agents de fret agréés feront l'objet d'une inspection à raison de 40 inspections par an pour la délivrance de l'agrément à partir du 1/1/2010 et ensuite en continu avant la date d'expiration du certificat.

Supervision la de sûreté des installations de contrôle aérien: les normes quantitatives annuelles sont respectées :
5 inspections

- Formation, le cas échéant certification du personnel chargé des tâches de sûreté aérienne.

L'Inspection aéronautique, en collaboration avec EASTI, se charge de faire respecter les normes de la Commission Européenne en matière de formation et de certification des membres du personnel chargés de tâches de sûreté (le règlement CE actuel sera précisé à court terme). Dans la mesure du possible, cette activité sera également proposée en guise d'assistance à des pays du tiers monde.

- Supervision et/ou certification d'équipements de sûreté (AR 03.05.1991)

L'Inspection aéronautique commencera la certification et/ou la supervision des équipements de sûreté sur les aéroports belges afin de veiller à ce que ceux-ci soient conformes aux normes CE à partir du moment où elles doivent être appliquées.

- Elaboration d'une politique sur le plan sûreté/sécurité.

Participation à la concertation internationale: participation aux groupes de travail importants OACI, UE, CEAC, EASA et autres instances pour un bon suivi et une bonne conduite de la politique en matière de

beveiligingspersoneel: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd
60 inspecties (20 op luchthavens en 40 op beveiligingspersoneel)

Goedkeuren van de beveiligingsplannen van Belgische luchtvaartmaatschappijen: goedkeuring zal gegeven worden binnen de de maand na ontvangst van een volledig beveiligingsplan of diens wijzigingen.

Houden van toezicht op de Belgische luchtvaartmaatschappijen: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd:
32 inspecties

Houden van toezicht op de internationale luchtvaartmaatschappijen: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd:
32 inspecties

Houden van toezicht op de luchtvrachtagenten (conform 2320/2002 , 4333/2008 en 820/2008): De 120 luchtvrachtagenten zullen geïnspecteerd worden naar rato van 40 inspecties per jaar voor de aflevering van de erkenning vanaf 1/1/2010 en daarna continu voor de vervaldatum van het certificaat.

Houden van toezicht op de beveiliging van luchtverkeersleidingsinstallaties: de jaarlijkse kwantitatieve normen worden geëerbiedigd:
5 inspecties

- Opleiden, desgevallend certificeren van personeel belast met luchtvaartbeveiligingstaken

De Luchtvaartinspectie zal in samenwerking met EASTI instaan voor de naleving van de normen van de Europese Commissie inzake de opleiding en certificatie van personeelsleden belast met beveiligingstaken (de huidige EC -verordening zal op korte termijn gepreciseerd worden). In de mate van het mogelijke zal deze activiteit ook aangeboden worden bij wijze van assistentie aan derdewereldlanden.

- Toezicht op en/of certificeren van de beveiligingsapparatuur (KB 03.05.1991)

De Luchtvaartinspectie zal starten met de certificatie van en/of toezicht op de beveiligingsapparatuur op de Belgische luchthavens teneinde erover te waken dat deze voldoet aan de EC -normen vanaf wanneer deze dienen toegepast te worden.

- Uitwerken van een beleid op het vlak van beveiliging/veiligheid

Deelname aan internationaal overleg: participatie aan de relevante werkgroepen van ICAO, EU, ECAC, EASA en andere instellingen met oog op goede opvolging en sturing van beleid inzake beveiliging en

sûreté/ sécurité. Participation à 90% des groupes de travail dont la priorité est reconnue par le Directeur général.

Participation à la concertation nationale: participation aux plateformes de concertation importantes en matière de sûreté et de sécurité. Participation à 90% de toutes les réunions.

- Coordination des inspections aéroportuaires.

Satisfaire aux exigences légales en matière de pilotage et de coordination des inspections aéroportuaires, pour parvenir à une bonne supervision en matière de sûreté et de sécurité aéroportuaire. A cet effet, la direction des autorités nationales de sûreté aérienne et du Comité National de Sécurité sera assurée, et il sera participé à au moins 75 % des réunions des Comités Locaux de sécurité et d'autres instances de coordination.

Réalisations 2011

Dans le domaine sûreté :

Domaine d'audit et de contrôle	Nombre d'audits
Compagnies aériennes (avions, passagers, cabine, bagage/cargo et mail)	42
Personnel de sûreté des aéroports	58
Agents de fret agréés (regulated air cargo agents)	32
Installations de trafic aérien	5
total	137

01. Personnel

van beleid inzake toezicht op de veiligheid. Deelname aan 90% van de werkgroepen waarvan de prioriteit erkend is door de directeur-generaal.

Deelname aan nationaal overleg: participatie aan de relevante overlegplatformen inzake beveiliging en veiligheid. Deelname aan 90% van alle vergaderingen.

- Coördineren van de luchthaveninspecties

Voldoen aan de wettelijk gestelde vereisten inzake de aansturing en coördinatie van de luchthaveninspecties teneinde te komen tot een goed toezicht op vlak van beveiliging en veiligheid op de luchthavens. Daartoe wordt de leiding waargenomen van de nationale luchtvaartbeveiligingsoverheid en van het Nationaal Veiligheidscomité en zal deelgenomen worden aan minstens 75 % van de vergaderingen van de Lokale veiligheidscomités en van andere coördinatie-instanties.

Realisaties 2011

In het domein beveiliging:

audit- en controledomein	Aantal audits
luchtvaartmaatschappijen (vliegtuigen, passagiers, cabine, bagage/cargo en mail)	42
beveiligingspersoneel luchthavens	58
erkende luchtvrachtagenten (regulated air cargo agents)	32
Luchtverkeersinstallaties	5
totaal	137

01. Personeel

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut	
Personnel statutaire	53 11.00.03 fc	106	128	100	Statutair personeel	
	fb	106	128	100		
Personnel non-statutaire	53 11.00.04 fc	0	34	0	Niet-statutair personeel	
	fb	0	34	0		
Totaux	fc	106	162	100	Totalen	
	fb	106	162	100		

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
	12.11.01.1	Honoraires	fc	2	340	338	343	343	343	12.11.01.1	Erelonen
			fb	2	323	338	343	343	343		
	12.11.01.2	Achats	fc	22	110	107	107	107	107	12.11.01.2	Aankopen
			fb	20	110	107	107	107	107		
	12.11.01.3	Energie	fc	-	-	-	-	-	-	12.11.01.3	Énergie
			fb	-	-	-	-	-	-		
	12.11.01.5	Indemnités	fc	15	55	53	53	53	53	12.11.01.5	Vergoedingen
			fb	13	55	53	53	53	53		
53	12.11.01	Totaux	fc	39	505	498	503	503	503	12.11.01	Totalen
			fb	35	488	498	503	503	503		
53	12.11.04	Informatique	fc	7	579	570	576	576	576	12.11.04	Informatica
			fb	22	573	570	576	576	576		
53	74.10.01	Matériel roulant	fc	25	0	0	-	-	-	74.10.01	Rollend materieel
			fb	-	30	10	10	10	10		
53	74.22.01	Équipement	fc	-	-	0	-	-	-	74.22.01	Uitrusting
			fb	-	-	0	-	-	-		
53	74.22.04	Informatique	fc	-	50	48	50	50	50	74.22.04	Informatica
			fb	-	50	48	50	50	50		
		Totaux généraux	fc	71	1 134	1 116	1 129	1 129	1 129		Algemeen totaal
			fb	57	1 141	1 126	1 139	1 139	1 139		

Note explicative.

La DGTA est en tant que “appropriate authority” responsable pour la formation et certification du personnel de sûreté aéronautique et est tenue – conformément à la réglementation européenne y relative – d’organiser ces formations et les certifications qui y sont liées.

Un appel pour un accord de coopération avec l’industrie dans le cadre du centre de formation européenne de la sûreté aéronautique est nécessaire. Le but est d’une part de satisfaire aux normes européennes et d’autre part d’arriver à un niveau de sûreté certifié sur nos aéroports.

Le crédit inscrit à l’AB 12.11.01 comprend ainsi les éléments suivants :

- l’élaboration des questions à choix multiples pour les épreuves de spécialisation et de qualification, ainsi que l’organisation et la correction de celles-ci (28 000 EUR) ;
- prestations de services telles que des cours et des missions spécifiques (26 000 EUR) ;
- les redevances des instructeurs (25 000 EUR) ;
- l’homologation des appareils de sécurité par des tiers (75 000 EUR). Conformément au règlement

Verklarende nota.

Het DGLV is als “appropriate authority” verantwoordelijk voor de opleiding en certificatie van het luchtvaart- beveiligingspersoneel en is er dan ook – conform de Europese verordeningen terzake – toe gehouden deze opleiding en de eraan gekoppelde certificatie te organiseren.

Daartoe wordt beroep gedaan op een samenwerkingsverband met de industrie in het kader van het Europees opleidingscentrum luchtvaartbeveiliging. Doelstelling is enerzijds te voldoen aan de Europese verplichtingen, anderzijds een gegarandeerd beveiligingsniveau te bereiken op onze luchthavens.

Het krediet dat werd ingeschreven op BA 12.11.01 omvat volgende elementen

- De uitwerking van meerkeuzevragen voor de specialisatie- en kwalificatieproeven, de organisatie en de verbetering hiervan (28 000 EUR);
- Externe dienstverlening zoals cursussen en specifieke opdrachten (26 000 EUR) ;
- Vergoeding lesgevers (25 000 EUR) ;
- Homologatie van de beveiligingsapparatuur door 3den (75 000 EUR). Conform de EU Verordening

UE 2320/2002, chaque état membre doit faire homologuer tous les appareils de sécurité de ses aéroports, et les inspecter régulièrement. Pour la Belgique, cela représente environ 120 appareils à rayon-X, 50 portiques de détection de métaux, 40 détecteurs de métaux portables et tous les systèmes de contrôle d'accès et de fermeture des aéroports belges ;

- l'approbation des "known consignors" (186 000 EUR). Suite à la révision du règlement de la CE 2320/2002 il est conclu que les "appropriate authorities nationales" doivent prévoir l'approbation des "known consignors" qui s'occupent de la livraison du chargement aux "regulated agents" ou aux "handlingagents" ou aux sociétés aéronautiques ; des surveys de ces known consignors auront lieu par des contrôleurs indépendants (independent validators), qui seront engagés par la DGTA en conformité des CE-règlements. Actuellement, il y a au total 7 000 known consignors. On suppose que environ 600 ou 700 demanderont une approbation, qui est valable pendant 3 ans (tous les 3 ans un survey).
- des achats divers pour un montant de 32 000 EUR (location et entretien matériel audio-visuel, photocopieurs, achat de matériel didactique,...)
- Production de vidéo pour la sensibilisation et l'utilisation de e-learning (75 000 EUR)
- Des frais de missions à l'étranger, réunions et workshops au sujet de la sûreté aéronautique (15 000 EUR) et des frais de formation par experts internes (40 000 EUR). Une nouvelle réglementation a été adoptée par la Commission Européenne DGTREN en ce qui concerne la formation en sûreté aéronautique du personnel d'aviation afin de garantir un niveau de sûreté plus élevé dans nos aéroports. Au total, la formation est prévue pour 23 groupes-cibles différents. Pendant la période 2012-2016 les modules de formation concernant la sûreté aéronautique du personnel d'aviation seront élaborés en collaboration avec l'industrie, Brussels Airport, les régions et aussi les autres états de la CE. Pour la Belgique il y a des accords spécifiques pour l'élaboration de 7 modules de formation, qui doivent régulièrement être mis au point et être traduits dans les deux langues nationales.

Le projet e-learning a été lancé au cours de l'année 2005. Il s'agit d'une obligation découlant de l'inspection de l'UE en 2004. Il est opérationnel à partir de juin 2006 et couvre les aspects suivants: formation et certification de security managers, sensibilisation du personnel aéroportuaire (porteurs de badges d'identification de l'aéroport), sensibilisation des agents de fret aérien et formation / certification des screeners.

Marché public 2012-02 lancé en 2012 (développement

2320/2002 moet elke lidstaat de veiligheidsapparaten van zijn luchthavens laten homologeren en ze regelmatig inspecteren. Voor België betekent dit ongeveer 120 X-stralen apparaten, 50 metaaldetectiepoorten, 40 draagbare metaaldetectoren en alle controlesystemen voor toegang en afsluiten van de Belgische luchthavens;

- erkenning van de "known consignors (186 000 EUR). Bij herziening van EU-verordening 2320/2002 wordt vermeld dat de nationale appropriate authorities dienen te voorzien in een erkenning van de "known consignors" die instaan voor de aflevering van vracht aan "regulated agents" of aan handlingagents en luchtvaartmaatschappijen; daartoe zullen surveys gebeuren van deze known consignors door onafhankelijke controleurs (independent validators) die aangesteld zullen worden door het DGLV en dit volledig conform uniforme EC-voorschriften. In totaal zijn er momenteel 7000 known consignors. Er wordt geschat dat er ongeveer 6 à 700 nieuwe aanvragen tot erkenning zullen zijn, dewelke 3 jaar geldig blijven. (een survey om de 3 jaar)
- diverse aankopen voor een bedrag van 32.000 EUR (huur en onderhoud audio-visueel materiaal, kopiëmachines, didactisch materieel ...)
- Productie video's voor sensibilisering en voor gebruik in e-learning (75 000 EUR)
- Buitenlandse zendingen personeelsleden, vergaderingen en workshops op gebied van luchtvaartbeveiliging (15 000 EUR) en de vormingskosten door interne experts (40 000 EUR). Een nieuwe regulering werd uitgebracht door de Europese Commissie DGTREN inzake de luchtvaartbeveiligingsopleiding van het luchtvaartpersoneel. In totaal wordt in de opleiding voorzien van 23 verschillende doelgroepen. Gespreid over de periode 2012-2016 zullen opleidings-modules inzake de luchtvaartbeveiliging van het luchtvaart- personeel in een gezamenlijke inspanning met de industrie, Brussels Airport, de gewesten en ook met de andere EU- staten uitgewerkt worden. Wat België betreft gelden specifieke afspraken over de uitwerking van 7 opleidings- pakketten, die evenwel geregeld dienen geüpdate te worden en tevens in de twee landstalen vertaald te worden.

Het e-learningproject werd in de loop van 2005 opgestart. Het betreft een verplichting die voortvloeit uit de inspectie van de EU in 2004. Het is operationeel sedert juni 2006 en dekt volgende aspecten: vorming en certificatie van veiligheidsmanagers, sensibilisering van het luchthavenpersoneel (dragers van een identificatiebatch van de luchthaven), sensibilisering van de luchtvrachtagenten en opleiding/certificatie van de screeners.

Overheidsopdracht 2012-02 uitgevoerd in 2012

de deux cours en e-learning sur la sûreté et la sécurité).

Le crédit prévu pour l'e-learning sera diminué en 2013 de 390 000 EUR à 90 000 EUR pour compenser une partie du projet "badges d'identification aéroportuaires" issu de la Directive européenne 185/2010. Un montant de 390 000 EUR est de nouveau prévu à partir de 2014.

La réglementation européenne 185/2010 en matière de sûreté aérienne exige qu'une vérification des antécédents du demandeur de badge soit effectuée préalablement à toute délivrance de badge d'identification aéroportuaire.

En droit belge, c'est la vérification de sécurité visée par les articles 22quiquies et 22sexies la loi du 11 décembre 1998 relative à la classification et aux habilitations, attestations et avis de sécurité (ci-après, loi de 1998) qui met en œuvre l'exigence européenne.

Actuellement, la délivrance des badges d'identification d'aéroports sur l'ensemble du territoire du Royaume est soumise à un régime transitoire accordé jusqu'au 31 décembre 2011 par la loi du 3 mai 2005 modifiant la loi de 1998.

La création par le projet d'arrêté royal d'une Commission nationale de Sûreté aéroportuaire chargée d'effectuer les vérifications de sécurité visées à l'art. 22sexies de la loi de 1998 avant la délivrance des badges d'aéroport ne pourra traiter les nombreuses demandes (plus de 20 000 par an) que si elle dispose d'un réseau informatique performant pour l'y aider.

Selon l'analyse fonctionnelle réalisée par le SE ICT, un montant provisoire de 500 000 EUR est inscrit pour ce projet, réparti en 450 000 EUR à l'AB 52 53 12.11.04 (dépenses de fonctionnement ICT) et en 50 000 EUR à l'AB 52 53 74.22.04 (dépenses d'investissement ICT). A partir de 2014, des frais récurrents de 200 000 EUR sont prévus pour ce projet à l'AB 52 53 12.11.04 (150 000 EUR) et à l'AB 52 53 74.22.04 (50 000 EUR).

Un montant de 50 000 EUR est prévu à l'AB 74.22.04 en 2013 pour le développement vers d'autres parties externe, qui ont accès au système de badge. (Extension réseau informatique pour les badges aéroportuaires).

Décision conclave budgétaire 2013 :

- les crédits accordés à l'AB 52 53 12.11.01 ont été adaptés pour 2013 à 498 000 EUR en engagement et en liquidation.
- les crédits accordés à l'AB 52 53 12.11.04 ont été adaptés pour 2013 à 570 000 EUR en engagement et en liquidation.
-

(ontwikkeling van 2 e-learning cursussen over veiligheid en beveiliging)

Het voorziene krediet voor e-learning zal in 2013 verminderd worden van 390 000 EUR tot 90 000 EUR om een deel van het project "identificatiebadge luchthaven" te compenseren. Dit project vloeit voort uit de Europese richtlijn 185/2010. Vanaf 2014 wordt opnieuw een bedrag van 390 000 EUR voorzien.

De Europese richtlijn 185/2010 op gebied van luchthavenveiligheid eist dat bij elke aflevering van een identificatiebadge voor de luchthaven voorafgaandelijk een onderzoek naar de voorgeschiedenis van de aanvrager wordt uitgevoerd.

Het veiligheidsonderzoek dat beoogd wordt in de artikelen 22quiquies en 22sexies van de wet van 11 december 1998 betreffende de classificatie en de veiligheidsmachtigingen (hierna de wet van 1998 genoemd) zet de Europese eis om naar Belgisch Recht.

Door de wet van 3 mei 2005, wet houdende wijziging van de wet van 1998 is de uitreiking van de luchthaven identificatiebadges tot 31 december 2011 in het hele Koninkrijk onderworpen aan een overgangsregime.

De oprichting d.m.v. een ontwerp van koninklijk besluit van een nationale Commissie van luchthavenveiligheid belast met het uitvoeren van de nodige onderzoeken naar de veiligheid bedoeld in artikel 22sexies van de wet van 1998 kan enkel de talrijke aanvragen (meer dan 20 000 per jaar) behandelen als ze beschikt over een informatica netwerk om hen te helpen.

N.a.v. de functionele analyse uitgevoerd door de SD ICT wordt een voorlopig bedrag van 500 000 EUR ingeschreven voor dit project. 450 000 EUR wordt voorzien op de BA 52 53 12.11.04 (werkingsuitgaven ICT) en 50 000 EUR op BA 52 53 74.22.04 (investeringsuitgaven ICT). Vanaf 2014 worden de terugkerende kosten van 200 000 EUR voor dit project voorzien op BA 52 53 12.11.04 (150 000 EUR) en op BA 52 53 74.22.04 (50 000 EUR).

Een bedrag van 50 000 EUR wordt voorzien op BA 74.22.04 in 2013 voor de uitbouw naar andere externe partijen die toegang hebben tot het badge systeem. (Uitbreiding netwerk voor luchthaven identificatie badges).

Beslissing conclaaf budget 2013 :

- de kredieten op BA 52 53 12.11.01 werden aangepast naar 498 000 EUR in vastlegging en in vereffening.
- de kredieten op BA 52 53 12.11.04 werden aangepast naar 570 000 EUR in vastlegging en in vereffening.
-

- les crédits accordés à l'AB 52 53 74.22.04 ont été adaptés pour 2013 à 48 000 EUR en engagement et en liquidation.

A.B. 33 52 53 35.40.01 (Bud DO PA AB) — Contributions à des organisations internationales.

cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	250	251	230	251	251	251
fb	250	251	229	251	251	251

Note explicative.

Les contributions de la Belgique à OACI/CEAC.

Pour favoriser la sûreté des sociétés aériennes belges dans des pays en voie de développement la Belgique participe depuis une dizaine d'années aux programmes d'assistance de l'OACI et la CEAC, qui ont pour but d'améliorer la sûreté sur les aéroports concernés.

En fonction des accords à convenir avec l'OACI et la CEAC un montant de 251 000 EUR doit être prévu pour des programmes d'assistance technique et spécifique à la sûreté pour les pays ou les sociétés aériennes belges effectuent des vols.

Ces programmes peuvent se faire en relation multilatérale par les dites organisations ainsi que par EASTI, dans certains cas aussi en relation bilatérale. Le passé a prouvé que ces programmes améliorent la sûreté de nos sociétés dans des régions à problèmes et surtout ils garantissent beaucoup de goodwill des autorités concernées, ainsi que dans des situations de crises.

Décision conclave budgétaire 2013 :

- les crédits accordés à l'AB 52 53 35.40.01 ont été adaptés pour 2013 à 230 000 EUR en engagement et à 229 000 EUR en liquidation.

PROGRAMME 7 : SERVICE DE MEDIATION

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers la division organique 22, programme 3.

- de kredieten op BA 52 53 74.22.04 werden aangepast naar 48 000 EUR in vastlegging en in vereffening.

B.A. 33 52 53 35.40.01 (Beg OA AP BA) — Bijdragen aan internationale organisaties.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	250	251	230	251	251	251
fb	250	251	229	251	251	251

Verklarende nota.

De bijdragen van België aan ICAO/ECAC.

Met het oog op de beveiliging van de Belgische luchtvaart- maatschappijen in derdewereldlanden neemt België sedert een tiental jaren actief deel aan technische assistentieprogramma's van ICAO en ECAC, die tot doel hebben de beveiliging op de betrokken luchthavens te verbeteren.

In functie van te maken afspraken met ICAO en ECAC dient een bedrag van 251 000 EUR voorzien te worden met het oog op specifieke technische assistentieprogramma's luchtvaartbeveiliging voor landen waar Belgische luchtvaartmaatschappijen vluchten naar toe uitvoeren.

Deze programma's kunnen uitgevoerd worden in multilateraal verband via voormelde organisaties evenals via EASTI, in sommige gevallen ook op bilateraal vlak. Het verleden heeft uitgewezen dat deze programma's de beveiliging van onze maatschappijen in probleemgebieden bijzonder ten goede komt, en daarenboven heel wat goodwill garandeert van de betrokken autoriteiten, ook in geval van crisistoestanden.

Beslissing conclaaf budget 2013 :

- de kredieten op BA 52 53 35.40.01 werden aangepast voor 2013 naar 230 000 EUR in vastlegging en 229 000 EUR in vereffening.

PROGRAMMA 7: OMBUDSDIENST

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de organisatie-afdeling 22, programma 3.

DIVISION ORGANIQUE 53. — DIRECTION GÉNÉRALE TRANSPORT MARITIME

Missions

La mission de la Direction générale Transport maritime (DGTM) du Service Public Fédéral Mobilité et Transports consiste à soutenir la mise sur pied d'une politique de navigation fédérale belge, européenne et mondiale et à assurer l'application de cette politique au profit de la société en général et du pays en particulier, dans le but de contribuer à satisfaire les besoins en matière de mobilité et ainsi, dans un esprit de développement durable, de tout mettre en œuvre afin de disposer d'une navigation avec une sécurité et une sûreté optimales, qui représente une charge minimale pour l'environnement et qui puisse conserver sa compétitivité.

Dans le cadre du Service public fédéral Mobilité et Transports et en harmonie avec les autres modes de transport terrestre et aérien, la DGTM remplit ce rôle unique en faisant valoir ses compétences et son expertise en matière d'affaires maritimes dans les forums qui réunissent les acteurs mondiaux, européens et régionaux de la navigation.

Support à la politique

Direction exploitation, sûreté et problématique portuaire

La Direction exploitation, sûreté et problématique portuaire est responsable de la préparation de la politique en matière d'exploitation de la navigation, de la sûreté maritime et des questions portuaires ainsi que de l'apport nécessaire à la mise sur pied de la réglementation permettant de l'exécuter.

La Direction apporte son soutien au Directeur général agissant comme Président de l'Autorité Nationale pour la sûreté maritime dans la réalisation des missions de cette autorité.

La Direction défend et négocie la position belge en matière de politique de la navigation dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transports du Conseil de l'Union européenne, Organisation internationale du travail -OIT, Organisation pour la coopération et le développement en Europe – OCDE) et participe interactivement au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux, la Direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

Par ailleurs, la Direction est responsable du développement juridique des questions de son ressort,

ORGANISATIEAFDELING 53 : DIRECTORAAT- GENERAAL MARITIEM VERVOER.

Opdrachten

De missie van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer omvat het ondersteunen van het ontwikkelen van een Belgisch federaal, Europees en wereldwijd scheepvaartbeleid en het uitvoeren van dat beleid ten dienste van de samenleving in het algemeen en van het land in het bijzonder. Dit gebeurt in een geest van duurzame ontwikkeling met het doel de mobiliteitsnoden te lenigen en te streven naar een optimaal veilig en beveiligd scheepvaartvervoer, dat het milieu minimaal belast en dat zijn concurrentiepositie kan handhaven.

Het DGMV vervult die unieke rol door, binnen het kader van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en in harmonie met de andere vervoerswijzen te land en in de lucht, zijn bevoegdheden en expertise inzake scheepvaartangelegenheden te laten gelden in de fora waar de scheepvaartgebonden wereldwijde, Europese en regionale actoren elkaar ontmoeten.

Beleidsondersteuning

Directie Exploitatie, Beveiliging en Havenaangelegenheden

De directie Exploitatie, Beveiliging en Havenaangelegenheden staat in voor het voorbereiden van de beleidsvorming inzake scheepvaartexploitatie, scheepvaartbeveiliging en havenaangelegenheden en tevens voor de nodige inbreng ter zake voor het tot stand komen van de regelgeving voor het uitvoeren van het Belgische desbetreffende scheepvaartbeleid.

De directie ondersteunt de Directeur-generaal als voorzitter van de Nationale Autoriteit voor maritieme beveiliging teneinde de opdrachten van deze autoriteit te realiseren.

De directie verdedigt en negotieert het Belgisch beleidsstandpunt inzake scheepvaartexploitatie op de desbetreffende internationale fora (werkgroep Transportraad Europese Unie, de Internationale Arbeidsorganisatie, hierna de IAO genoemd, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de directie het beleidsstandpunt voor die materie van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Voorts staat de directie in voor de juridische ontwikkeling van de aangelegenheden binnen haar

notamment en ce qui concerne les responsabilités civiles et les enregistrements et rend des avis tant juridiques que nautico-techniques nécessaires à l'élaboration de la réglementation en la matière. La Direction est attentive aux questions socio-économiques en relation avec la navigation.

Direction législation et questions juridiques

La Direction législation et questions juridiques est responsable de la préparation de la politique relative aux aspects juridiques de la réglementation de la navigation, la sécurité maritime et la protection du milieu marin concerné par l'activité maritime, fluviale et de plaisance.

La Direction défend et négocie la position belge dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, Legal Committee of the Organisation Maritime International –OMI, European Maritime Accidents Investigation Forum...) et participe activement au développement international de cette réglementation. Dans les forums nationaux (Garde côtière, groupes de travail interdépartementaux...), la Direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

Par ailleurs, la Direction est responsable de la politique du personnel de la Direction générale. Elle établit ainsi le plan de personnel de la Direction générale, surveille le cadre du personnel, lance les procédures de recrutement et de promotion, gère les formations et évaluations, gère le système d'enregistrement des absences, ...

La Direction a également pour tâche de pourvoir la Direction générale en moyens budgétaires idoines, de gérer les engagements budgétaires et d'assurer le soutien administratif général.

La Direction assure le secrétariat de la Commission du Droit Maritime (COMAR) qui a été créée par L'Arrêté Royal du 27 avril 2007 (MB 29 mai 2007) et a été chargée d'élaborer des propositions intégrées et coordonnées pour la révision du droit maritime privé et public

D'une part, la COMAR doit préparer les mesures nécessaires afin de mettre à niveau le droit maritime qui est attendu d'une nation maritime importante. D'autre part, elle doit analyser, d'une manière non seulement structurée, comment le droit maritime peut être modernisé mais aussi arriver à des propositions pour réaliser effectivement cette modernisation, en collaboration avec les représentants des autorités

domein, met name inzake burgerlijke aansprakelijkheden en registratie, en verstrekt ze ter zake juridische adviezen. Ook wordt nautisch-technisch advies verstrekt bij het opstellen van de scheepvaartregelgeving. De directie behartigt tevens sociaal-economische aangelegenheden die verband houden met de scheepvaart.

Directie Wetgeving en Juridische Aangelegenheden

De directie Wetgeving en Juridische Aangelegenheden staat in voor het voorbereiden van de beleidsvorming inzake juridische scheepvaartangelegenheden en voor het totstandkomen van de regelgeving inzake scheepvaartveiligheid en bescherming van het mariene milieu met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en negotieert het Belgisch beleidsstandpunt op de desbetreffende internationale fora (Werkgroep Transportraad Europese Unie, het Legal Committee van de Internationale Maritieme Organisatie, hierna IMO genoemd, het European Maritime Accidents Investigation Forum...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora (Kustwacht, interdepartementale werkgroepen...) verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

Voorts staat de directie in voor het personeelsbeleid van het Directoraat-generaal. Aldus stelt de directie het personeelsplan op van het Directoraat-generaal, bewaakt ze het personeelseffectief, initieert ze wervings- en bevorderingsprocedures, beheert ze opleidingen en evaluaties, beheert ze de registratiesystemen inzake afwezigheden, ...

De directie heeft bovendien tot taak het Directoraat-generaal van de vereiste budgettaire middelen te voorzien, de budgetbestedingen te beheren en tevens te zorgen voor algemene administratieve ondersteuning.

De directie staat ten slotte in voor het secretariaat van de Commissie Maritiem Recht (COMAR), opgericht bij koninklijk besluit van 27 april 2007 (BS 29 mei 2007) en belast met het herzien van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht.

De COMAR moet enerzijds alle nodige maatregelen voorbereiden om het maritiem recht terug op het peil te brengen dat van een belangrijke maritieme natie mag worden verwacht. Anderzijds dient ze samen met vertegenwoordigers van de federale en regionale overheid, van de private maritieme sector, van de andere regionale en federale commissies ter zake en met ervaren advocaten en academici, gespecialiseerd

fédérales et régionales, du secteur maritime privé, des autres commissions régionales et fédérales en la matière et avec des avocats expérimentés et des académiciens spécialisés en droit maritime.

Direction sécurité et protection environnementale

La Direction sécurité et protection environnementale apporte son soutien à la politique visant l'amélioration de la sécurité maritime et la protection du milieu marin en intervenant sur les aspects techniques des projets de textes réglementaires relatifs à la navigation maritime, fluviale et de plaisance.

La Direction défend et négocie la position belge en matière des prescriptions techniques dans les forums internationaux concernés (groupe des questions de transport du Conseil de l'Union européenne, IMO Maritime Safety Committee, IMO Marine Environment Protection Committee, Commission centrale du Rhin...) et participe interactivement au développement international de cette réglementation (prescriptions techniques). Dans les forums nationaux, la direction défend la politique du SPF Mobilité et Transports en la matière.

La Direction apporte également son soutien au système informatique intranet de la DGTM intégré au système intranet du SPF et intervient en première ligne dans les problèmes de hardware, de software et de communication.

La Direction Trafic maritime est en charge de l'appui politique à la DGTM pour des matières liées au trafic maritime et au registre ainsi que du soutien à l'élaboration de la politique pour des questions liées à l'aménagement du territoire maritime sur le plan de la navigation et pour des questions liées aux responsabilités financières. Elle gère également le registre des navires battant pavillon belge.

Elle élabore des mesures relatives au trafic dans le cadre de l'utilisation multifonctionnelle et de l'aménagement du territoire de la zone économique exclusive (ZEE) de la Belgique. Elle est en outre chargée du développement de la réglementation relative à la responsabilité maritime et de la délivrance de la certification y afférente. Elle traite les demandes d'autorisation pour arborer le pavillon belge et pour les affrètements coque nue sous pavillon étranger.

Exécution de la politique

Direction contrôle de la navigation

La Direction contrôle de la navigation est chargée de

in maritiem recht, niet alleen op een gestructureerde manier te onderzoeken hoe het maritiem recht kan worden gemoderniseerd, maar ook voorstellen aan te reiken om deze modernisering daadwerkelijk te realiseren.

Directie Veiligheid en Milieuvrijwaring

De directie Veiligheid en Milieuvrijwaring ondersteunt het beleid gericht op het verbeteren van de scheepvaartveiligheid en het beveiligen van het mariene milieu door in te staan voor de technische aspecten van de ontwerp teksten van de regelgeving met betrekking tot de zeevaart, de binnenvaart en de pleziervaart.

De directie verdedigt en negocieert het Belgische standpunt inzake de internationale ontwikkeling van de technische voorschriften in het kader van de desbetreffende internationale organisaties (werkgroep Transportraad Europese Unie, het IMO Maritime Safety Committee, het IMO Marine Environment Protection Committee, de Centrale Rijnvaartcommissie...) en werkt aldus interactief mee aan de internationale ontwikkeling van de regelgeving. Op nationale fora verdedigt de directie het beleidsstandpunt van de FOD Mobiliteit en Vervoer voor de desbetreffende materie.

Verder ondersteunt de directie het informatica-intranet van het DGMV binnen het intranet van de FOD en zorgt ze voor een eerstelijns-ondersteuning van de computerhardware en software en van de communicatiemiddelen.

De directie Maritiem Verkeer staat in voor de beleidsondersteuning van het DGMV voor zeeverkeer- en registraangelegenheden en is belast met het ondersteunen van de beleidsvorming voor kwesties van ruimtelijke ordening op zee vanuit het oogpunt van scheepvaartverkeer en voor kwesties van financiële aansprakelijkheden. Het beheren van het Belgische Vlag Register behoort tot haar taken.

In de directie Maritiem Verkeer 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 aansprakelijkheidsregelgeving 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.

Beleidsuitvoering

Directie Scheepvaartcontrole

De Directie Scheepvaartcontrole is belast met de

l'exécution et du contrôle des dispositions légales et réglementaires applicables à la navigation maritime, relatives à la protection de la vie humaine, la propriété en mer, la prévention de la pollution du milieu marin, l'amélioration des conditions de vie à bord et le transport maritime de marchandises dangereuses. Dans la plupart des cas, cette activité se déploie en application de réglementations émanant de l'IMO, OIT et de l'Union européenne, transposées en droit belge.

La Direction contrôle de la navigation étend sa compétence sur les eaux intérieures, notamment en ce qui concerne le contrôle du respect de la réglementation relative à l'exploitation et à la sécurité.

Tant pour la navigation maritime que fluviale, la Direction contrôle de la navigation a deux missions essentielles :

1. La certification : la délivrance d'attestations liées à la personne ou au bateau, à la demande des intéressés (propriétaire, armateur, navigants...), après vérification technique ou de capacité et qu'il soit apparu que les prescriptions réglementaires sont respectées ;
- L'inspection : des inspections-surprises sont menées à bord des navires et bateaux, sur le terrain (terrains portuaires) et éventuellement auprès des instances reconnues dans le but de vérifier le respect de la réglementation maritime applicable aux navires et bateaux belges et étrangers.

Corporate Flag State Governance

La DG Transport maritime du SPF Mobilité et Transports a lancé depuis le 1er août 2009 un modèle totalement nouveau et unique pour surveiller la qualité de la flotte belge et l'adapter de manière pro-active. La nouvelle politique s'appuie sur une collaboration étroite entre les armateurs, les sociétés de classification et l'administration. Le nouveau modèle de gestion, le Corporate Flag State Governance (CFSG), vise les plus hautes normes de qualité dans le but d'assurer une navigation sûre et respectueuse de l'environnement. De plus, le CFSG soutiendra la position concurrentielle de la Belgique en tant que nation maritime.

La nouvelle politique d'inspection de la DG Transport maritime est une politique de surveillance dynamique en application du CFSG, basée sur les prestations de chaque acteur. En veillant de près à la qualité de la flotte belge et aux prestations des acteurs, ainsi qu'en agissant de manière pro-active, les détentions et les incidents pourront être évités.

uitvoering van en de controle op de wettelijke en reglementaire bepalingen inzake de zeescheepvaart met betrekking tot het beveiligen van de mensenlevens en de eigendommen op zee, het voorkomen van verontreiniging van het mariene milieu, het verbeteren van de leefomstandigheden aan boord en het vervoer over zee van gevaarlijke goederen. In de meeste gevallen gebeurt die activiteit in uitvoering van de in Belgisch recht omgezette internationale regelgeving uitgaande van de IMO, de IAO en de Europese Unie.

De Directie Scheepvaartcontrole is ook bevoegd met betrekking tot de scheepvaart op de binnenwateren, met name voor de uitvoering van en het toezicht op de naleving van de scheepvaartreglementering inzake veiligheid en exploitatie.

Zowel wat de zeevaart als wat de binnenvaart betreft, heeft de Directie Scheepvaartcontrole 2 essentiële opdrachten:

- Certificatie: het afleveren van persoons- en scheepsgebonden attesten op verzoek van belanghebbenden (scheepseigenaar, reder, varende...) nadat aan de hand van een bekwaamheidsonderzoek of een technisch onderzoek is gebleken dat aan de wettelijke voorschriften wordt voldaan;
- Inspectie: met het oog op het handhaven van de scheepvaartregelgeving met betrekking tot Belgische en vreemde schepen worden onverwachte inspecties uitgevoerd aan boord van schepen, op het terrein (havengebieden...) en desgevallend bij erkende instellingen.

Corporate Flag State Governance

Het DG Maritiem Vervoer bij de FOD Mobiliteit en Vervoer voert vanaf 1 augustus 2009 een totaal nieuw en uniek model in om de kwaliteit van de Belgische vloot te bewaken en proactief bij te sturen. Het nieuwe beleid steunt op een nauwe samenwerking tussen reders, classificatiemaatschappijen en de administratie. Het nieuwe beheersmodel, Corporate Flag State Governance (CFSG), streeft naar de hoogste kwaliteitsnormen met het oog op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. Bovendien zal CFSG ook bijdragen aan de concurrentiële positie van België als maritieme natie.

Het nieuwe inspectiebeleid van het DG Maritiem Vervoer is een dynamisch toezichtsbeleid in toepassing van het CFSG, dat gestuurd wordt door de prestaties van elk van de spelers. Door de kwaliteit van de Belgische vloot en de prestaties van alle spelers van dichtbij te bewaken en door proactief te handelen, kunnen aanhoudingen en incidenten vermeden worden.

Par ailleurs, un centre de connaissances est notamment prévu qui offrira aux armateurs une vision globale sur la législation maritime belge et en expliquera l'application.

Dans son rôle d'État de pavillon, la DG Transport maritime veille à ce que les navires qui naviguent sous pavillon belge, satisfont aux prescriptions maritimes internationales relatives à la sécurité de la navigation et à la préservation du milieu marin.

Le but est d'atteindre et de maintenir les normes de qualité les plus hautes et ce, pas uniquement en vue d'une navigation plus sûre et plus soucieuse de l'environnement. La réputation de qualité d'un pavillon maritime est un des paramètres les plus importants qui déterminent la position concurrentielle de la flotte marchande d'un pays sur le marché du transport maritime.

Pour le financement de cette approche, un système de rétribution nouveau et adapté a été mis sur pied afin de générer des recettes qui permettront de couvrir l'intégralité des dépenses, y compris les coûts indirects pour le fonctionnement du Service CFSG.

Les revenus des activités CFSG sont inscrits au §4 DG Transport Maritime article 16 11 12 « rétributions dans le cadre du CFSG » du Budget des Voies et Moyens.

Le Corporate Flag State Governance est une nouvelle approche dans laquelle les trois acteurs principaux font partie intégrante d'un système global de gestion de la qualité. Les trois partenaires du CFSG sont :

- l'armateur, en tant qu'entrepreneur et gestionnaire de la flotte ;
- la société de classification reconnue en tant expert mondial de la navigation mandatée par l'autorité et
- l'administration de l'Etat du pavillon en tant que surveillant.

Les trois partenaires contribuent au système de gestion de la qualité, chacun de manière autonome dans son propre domaine de compétences, en concertation les uns avec les autres et sous un contrôle réciproque.

Dans la philosophie de « corporate governance », l'esprit d'entreprise et le contrôle seront couplés. La production et le développement d'une mobilité maritime en tant que produit économique et moyen de production est précisément la tâche des propriétaires des navires. L'autorité doit veiller à un cadre légal adéquat. L'autorité prend l'initiative dans le contrôle mais chaque acteur doit prendre ses propres responsabilités.

Daarnaast wordt er onder meer voorzien in een kenniscentrum dat in eerste instantie de reders een totaalzicht wil bieden over de Belgische maritieme wetgeving en toelichtingen zal geven bij het toepassen ervan.

In zijn rol van Vlaggenstaat ziet het DG Maritiem Vervoer erop toe dat de schepen die de Belgische vlag varen, voldoen aan de internationale maritieme voorschriften over scheepvaartveiligheid en vrijwaring van het mariene milieu.

Daarbij wordt het in stand houden van de hoogste kwaliteitsnormen nagestreefd en dit niet alleen met het oog op een veilige en milieuvriendelijke scheepvaart. De kwaliteitsreputatie van een maritieme vlag is immers een van de belangrijke parameters die de concurrentiële positie van de koopvaardijvloot van een land op de zeevervoermarkt bepalen.

Voor het financieren van de nieuwe aanpak werd een aangepast retributiesysteem ingevoerd met voorbehouden inkomsten die volledig alle kosten inclusief de indirecte kosten voor de werking van CFSG afdekken.

De inkomsten voor de CFSG activiteiten worden ingeschreven op §4 DG Maritiem Vervoer artikel 16 11 12 "retributies in het kader van CFSG" van de Rijksmiddelenbegroting.

De Corporate Flag State Governance is een nieuwe aanpak waarbij de voornaamste drie spelers deel uitmaken van een integraal kwaliteitsbeheersysteem. De drie partners in CFSG zijn:

- de reder, als ondernemer en beheerder van de vloot,
- de erkende classificatiemaatschappij, als wereldwijd scheepvaartexpert en als gemachtigde van de overheid en
- de Vlaggenstaatadministratie, als toezichthouder.

De drie partners dragen elk autonoom vanuit hun eigen invalshoek, maar in onderling overleg en onder wederzijdse controle, bij tot het kwaliteitsbeheersysteem.

In de geest van een "corporate governance-filosofie" worden ondernemerschap en controle aan elkaar gekoppeld. Het produceren en ontwikkelen van maritieme mobiliteit als economisch product en productiemiddel is voornamelijk de taak van de scheepseigenaar. De overheid dient voor een passend wettelijk kader te zorgen. De overheid neemt het initiatief in de controle, maar iedere speler dient zijn verantwoordelijkheid op te nemen.

La mission commune pour les trois acteurs est d'arriver à ce que les navires sous pavillon belge répondent aux normes de qualité les plus élevées, qui peuvent être mesurées au moyen des inspections par l'Etat du port. Les trois partenaires sont autonomes dans leurs champs de compétences respectifs mais tendent à une mobilité maritime de haute qualité, par des concertations et un contrôle réciproques.

En appliquant le système intégré de gestion de qualité du CFSG, la Belgique peut espérer atteindre la tête du classement maritime mondial et s'y maintenir.

Long Range Identification & Tracking System

Le système LRIT (Long Range Identification & Tracking System) permet d'identifier et de suivre des navires à l'échelle mondiale.

Conformément à la prescription V/19-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), certains navires doivent être équipés d'un système LRIT. L'application de LRIT nécessite une organisation internationale qui gère et distribue l'information précitée. En vertu de la résolution prise en la matière au Conseil TTE (Transport, Télécommunication et Energie) de l'UE le 2 octobre 2007, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) recueille les contributions des Etats de l'UE à cette organisation internationale pour son fonctionnement. Vu ses obligations internationales, la Belgique doit prévoir une liaison électronique avec l'EMSA qui permet l'envoi et la réception des messages d'une manière sûre afin de supporter le LRIT. A ces fins, une application a été développée et implémentée en 2010 qui permet l'envoi automatique d'informations via le SafeSeaNet européen selon les critères développés par l'EMSA. Ce système a été installé au MIK (« Maritiem-Informatie-Kruispunt » / « Banque-Carrefour d'Information Maritime ») à Zeebrugge.

De gemeenschappelijke opdracht voor de drie spelers is de schepen, die onder Belgische vlag varen, te doen beantwoorden aan de hoogste kwaliteitsnormen zoals dat wordt gemeten door middel van de havenstaatcontrole inspecties. De drie partners zullen elk autonoom vanuit hun eigen invalshoek, maar in onderlinge samenspraak en onder wederzijdse controle, streven naar kwaliteitsvolle maritieme mobiliteit.

Door het toepassen van het integraal kwaliteitsbeheersysteem van CFSG kan België een maritieme toppositie in de wereld nastreven en handhaven.

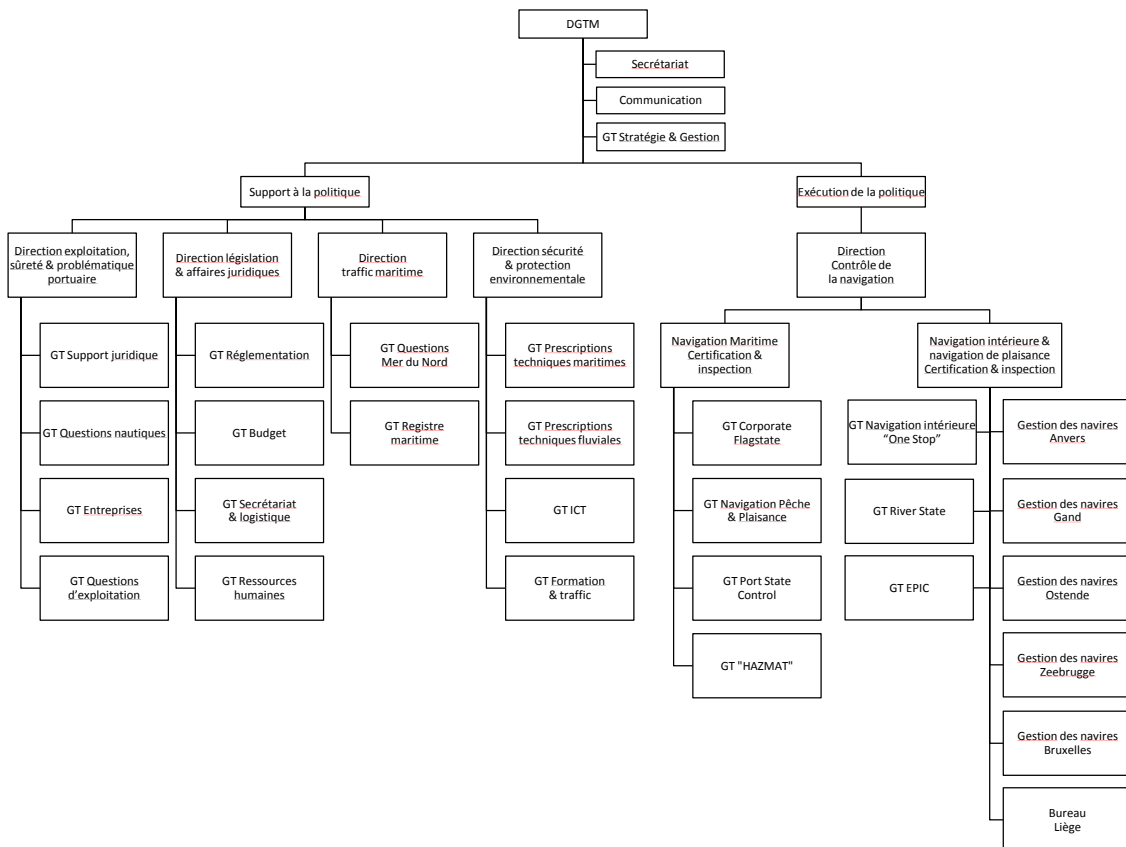
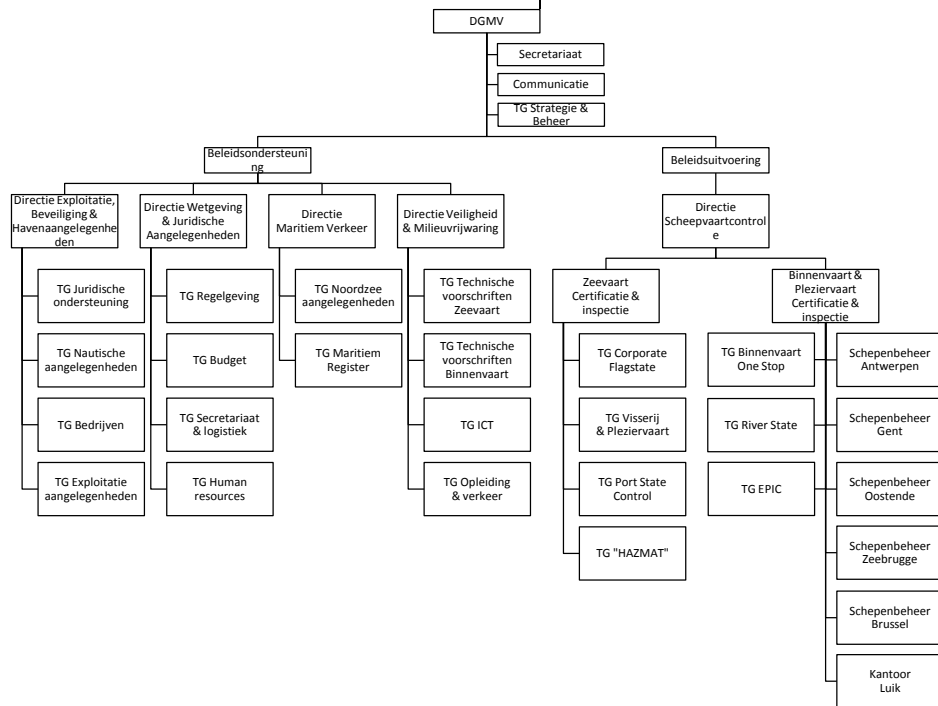
Long Range Identification & Tracking System

Het LRIT-systeem (Long Range Identification & Tracking System) laat toe om zeeschepen wereldwijd te identificeren en te traceren.

In overeenstemming met voorschrift V/19-1 van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de Beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag) dienen bepaalde schepen te worden uitgerust met een LRIT-systeem. De toepassing van LRIT vereist een internationale organisatie die voormelde informatie beheert en verspreidt. Krachtens de resolutie die terzake werd genomen op de TTE-Raad (Transport, Telecommunicatie en Energie) van de EU op 2 oktober 2007 neemt de European Maritime Safety Agency (EMSA) de bijdragen van de EU Lidstaten aan deze internationale organisatie voor de werking ervan voor zijn rekening. Gelet op zijn internationale verplichtingen moet België zorgen voor een elektronische verbinding met EMSA die het mogelijk maakt om op een veilige wijze elektronische berichten te versturen en te ontvangen ter ondersteuning van LRIT. Hiertoe werd in 2010 een applicatie ontwikkeld en geïmplementeerd die automatische datacommunicatie mogelijk maakt via het Europese SafeSeaNet volgens de standaarden die EMSA ontwikkelt. Dit systeem werd geïnstalleerd in het Maritiem – Informatie – Kruispunt (MIK) te Zeebrugge.

Organigramme de la Direction générale Transport maritime

Organigram van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer



* L'augmentation des crédits en 2014 est uniquement dû à la restructuration du budget du SPF. Les crédits pour le service Navigation Intérieure (825 000 EUR) qui précédemment étaient inscrits au programme 33 51 0

** Suite à la restructuration du budget, les crédits pour la révision du droit maritime sont à partir de 2013 inscrits au programme 33 53 1 (anciennement AB 33 53 05 121121)

*** Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers le programme 33 22 2 – organe d'enquête navigation.

* De stijging van de kredieten in 2014 is enkel het gevolg van de herstructurering van het budget van de FOD. Hierdoor worden de kredieten voor de dienst Binnenvaart (825 000 EUR) die voorheen werden ingeschreven op het programma 33 51 0

** De kredieten voor de herziening van het Maritiem Recht worden met de herstructurering onder een apart programma 33 53 1 ondergebracht (voorheen BA 33 53 05 121121)

*** Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar programma 33 22 2 – onderzoeksorgaan scheepvaart

Programma		2011 realisatie	2012 initieel	2013 voorstel	+/- 2013-2012	2014 raming	2015 raming	2016 Raming	Programme
		2011 réalisé	2012 initial	2013 proposition	+/- 2013-2012	2014 estimation	2015 estimation	2016 estimation	
0.Bestaansmiddelen*	c	11 721	11 104	10 840	-264	11 678*	11 678*	11 678*	0. Subsistance*
	b	11 501	11 308	10 840	-468	11 678*	11 678*	11 678*	
1.Herziening Maritiem Recht**	c	-	-	489**	+489	494	494	494	1. Révision du droit maritime**
	b	-	-	604**	+604	610	610	610	
2. Bijdrage aan internationale organisaties	c	223	313	319	+6	319	319	319	2. Contributions à des organisations internationales
	b	223	313	319	+6	319	319	319	
3. FOSO***	fc		635	- ***	-635	-	-	-	3.OFEAN***
	fb		635	- ***	-635	-	-	-	
Totalen	c	11 944	11 417	11 648	+ 231	12 172	12 172	12 172	Totaux
	b	11 724	11 621	11 763	+ 142	12 288	12 288	12 288	
	fc		635		-635	-	-	-	
	fb		635		-635	-	-	-	

PROGRAMME 53/0. — SUBSISTANCE

Ce programme comprend aussi bien les frais de fonctionnement spécifiques des services centraux que des services extérieurs.

Programme d'activités 01. PERSONNEL

Effectifs

Niveau	2011	2012	2013
A	41,10	47,10	48,90
B	45,20	40,20	43,80
C	52,57	43,57	49,57
D	8	7,40	8,70
Totaux	146,87	138,27	150,97

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

PROGRAMMA 53/0 : BESTAANSMIDDELEN

Dit programma omvat zowel de specifieke werkingskosten van de centrale diensten als van de buitendiensten.

Programma-activiteit 01. PERSONEEL

Effectieven

Niveau	2011	2012	2013
A	41,10	47,10	48,90
B	45,20	40,20	43,80
C	52,57	43,57	49,57
D	8	7,40	8,70
Totaal	146,87	138,27	150,97

Opmerking : De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Uitgaven		(in duizendtallen euro) / (en milliers d'euros)		Dépenses	
Statuut	(PA B.A.)	2011	2012	2013	Statut
Statutair personeel	(01 11.00.03)c	9 475	8 932	9 163	Personnel statutaire
	b	9 457	8 932	9 163	
Niet-statutair personeel	(01 11.00.04)c	318	354	348	Personnel non-statutaire
	b	318	354	348	
Personeel CFSG ⁽¹⁾	(01 11.00.16)c			499	Personnel CFSG ⁽¹⁾
	b			499	
Gedetacheerd personeel ⁽²⁾	(01 12.21.48)c				Personnel détaché ⁽²⁾
	b				
Totalen	c	9 793	9 286	10 010	Totaux
Totalen	b	9 775	9 286	10 010	Totaux

⁽¹⁾voorheen BA 33 53 07 11.00.16

⁽²⁾voorheen BA 33 53 02 12.21.48

⁽¹⁾Anciennement l'AB 33 53 07 11.00.16

⁽²⁾Anciennement l'AB 33 53 02 12.21.48

Note explicative.

Pour 2013, les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21 AB 11.00.03.

A la date du premier février 2011 la mise à disposition de la Société communale autonome du port d'Ostende à la suite de la fermeture de la RTM est terminée pour 3 des 5 personnes. Ces fonctionnaires statutaires étaient mis en mobilité d'office au sein du SPF au Transport Maritime. Annuellement les crédits budgétaires seront transférés du budget de l'ex-RTM (division 57) au budget du Transport Maritime (division 53).

La restructuration du budget du SPF résultera en une augmentation des crédits 2013 vis-à-vis 2012. Les

Verklarende nota.

Voor 2013 werden de personeelskredieten aangepast zoals vermeld onder OA 21 BA 11.00.03

Op 1 februari 2011 kwam voor 3 van de 5 personeelsleden - die als gevolg van de sluiting van de RMT ter beschikking gesteld waren van het AGHO - een einde aan hun terbeschikkingstelling. Deze ambtenaren werden ambtshalve overgeplaatst binnen de eigen FOD naar Maritiem Vervoer. De begrotingskredieten zullen jaarlijks overgeheveld worden van de begroting van de ex-RMT (afdeling 57) naar de begroting van Maritiem Vervoer (afdeling 53).

De herstructurering van het budget van de FOD resulteert in een verhoging van de kredieten voor 2013.

crédits de personnel pour le service Navigation Intérieure (792 000 EUR) qui précédemment étaient inscrits aux AB 33 51 01 11.00.03/04 seront à partir de 2013 ajoutés aux AB 33 53 01 11.00.03/04 via redistribution.

Programme d'activités 02. : FRAIS DE FONCTIONNEMENT

De personeelskredieten voor de dienst Binnenvaart (792 000 EUR) die voorheen werden ingeschreven op de BA's 33 51 01 11.00.03/04 vanaf 2013 toegevoegd aan de BA's 33 53 01 11.00.03/04 via herverdeling.

Programma-activiteit 02 : WERKINGSKOSTEN

PA	B.A.	Aard		2011	2012	2013	2014	2015	2016	AB	Nature
02	12.11.01	Werkingskosten	c	611	551	607	646	646	646	12.11.01	Frais de
			b	525	621	607	646	646	646		fonctionnement
02	12.11.04	Informatica	c	121	71	100	101	101	101	12.11.04	Informatique
			b	95	71	100	101	101	101		
02	74.10.01	Rollend materieel	c	93	94	105	110	110	110	74.10.01	Matériel roulant
			b	93	94	105	110	110	110		
02	74.22.01	Uitrusting	c		16	15	16	16	16	74.22.01	Équipement
			b		16	15	16	16	16		
02	74.22.04	Informatica	c	69	10	3	3	3	3	74.22.04	Informatique
			b	49	30	3	3	3	3		
Algemene totalen			c	948	802	830	878	878	878		Totaux
			b	800	892	830	878	878	878		généraux

Note explicative.

Suite à la centralisation de tous les frais de fonctionnement liés à la personne, une partie des crédits qui étaient inscrits jadis sur ces allocations de base, est intégrée à la division 21. — Organes de gestion.

Sont ici inscrits les crédits liés à la mission.

A.B. 33 53 02 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement divers.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	611	551	607	646*	646*	646*
b	525	621	607	646	646	646

L'augmentation des crédits sur l'AB 33 53 02 12.11.01 en 2013 vis-à-vis 2012 est uniquement dû à la restructuration du budget du SPF. Les crédits (48 000 EUR) qui précédemment étaient inscrits à l'AB 33 53 07 12.11.21 sont à partir de 2013 ajoutés à l'AB 33 53 02 12.11.01.

*Les crédits pour le service Navigation Intérieure (33 000 EUR) qui précédemment étaient inscrits à l'AB 33 51 02 12.11.01 sont à partir de 2013 ajoutés à l'AB 33 53 02 12.11.01 via redistribution.

Verklarende nota.

Door de centralisatie van alle persoonsgebonden werkingskosten van deze afdeling, wordt een gedeelte van de voorheen op deze basisallocaties ingeschreven kredieten, samengevoegd op de afdeling 21 – Beheersorganen.

Hierin worden de aan de missie gebonden werkingskredieten voorzien.

B.A. 33 53 02 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingskosten.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	611	551	607	646*	646*	646*
b	525	621	607	646	646	646

De stijging van de kredieten op BA 33 53 02 12.11.01 in 2013 t.o.v. 2012 is enkel het gevolg van de herstructurering van het budget van de FOD. Hierdoor worden de kredieten (48 000 EUR) die voorheen werden ingeschreven op BA 33 53 07 12.11.21 vanaf 2013 toegevoegd aan BA 33 53 02 12.11.01.

* Ook de kredieten van de dienst Binnenvaart (33 000 EUR) die voorheen deel uitmaken van de BA 33 51 02 12.11.01 worden zullen vanaf 2013 toegevoegd aan de BA 33 53 02 12.11.01 via herverdeling.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 53 02 12.11.01 ont été adaptés pour 2013 à 607 kEUR en engagement et en liquidation. (- 6 kEUR)

12.11.01.1 Honoraires

1. Le conseil d'enquête maritime

Le conseil d'enquête maritime est constitué par la loi du 30 juillet 1926 pour contrôler les marins, aussi bien dans la marine marchande que dans la pêche marine.

Tous les membres d'équipage des navires sous pavillon belge sont sous la responsabilité du Conseil d'enquête maritime. Le Conseil d'enquête prend des sanctions disciplinaires si nécessaire, ce qui équivaut à une interdiction d'exercer une certaine fonction à bord des navires sous pavillon belge pendant un certain temps.

Les séances du Conseil d'enquête liées à la pêche maritime auront lieu à Ostende. Les sessions sur la marine marchande auront lieu à Anvers.

Les cas les plus fréquents soumis au Conseil d'enquête sont des infractions à la réglementation du trafic maritime, des absences au moment du départ, l'absence de la garde, les accidents mortels, l'ivresse à bord avec ou sans perturbation, les collisions, chavirements et le naufrage des navires. La Direction Générale Transport maritime (DGTm) paie des indemnités et des allocations à des personnes impliquées dans le fonctionnement du Conseil d'enquête maritime. On s'attend à ce qu'en 2013, le Conseil d'enquête maritime tienne plus de sessions étant donné que la marine marchande y sera à nouveau traitée. Au cours des dernières années les sessions étaient uniquement dédiées à la pêche.

2. La Commission de visite des bateaux du Rhin.

Cette Commission a pour mission de vérifier si les bateaux de navigation intérieure satisfont au Règlement en matière d'inspection des bateaux du Rhin et aux dispositions de l'AR du 19 mars 2009 relatif aux prescriptions techniques des bateaux de la Navigation Intérieure. Cette Commission fournit également les certificats correspondants.

3. Commission d'examen

La DGTm organise des examens visant à fournir des certificats à la plaisance (brevets de yachtman et de navigateur de yacht), au dragage et au remorquage en mer pour une vitesse limitée (licence radar) et paie des jetons de présence et des frais de voyage aux membres des commissions d'examen.

4. L'analyse des échantillons de carburant.

Afin de se conformer à l'AR du 21 avril 2007 concernant la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins utilisés par des bateaux de

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 53 02 12.11.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 607 kEUR. (- 6 kEUR)

12.11.01.1 Erelonen

1. De Onderzoeksraad voor de scheepvaart

De Onderzoeksraad voor de scheepvaart (hierna de Onderzoeksraad) werd ingesteld bij de wet van 30 juli 1926 om controle te houden op de zeelieden zowel ter koopvaardij als ter zeevisserij.

Alle bemanningsleden van de schepen die de Belgische vlag voeren, vallen onder de bevoegdheid van de Onderzoeksraad. De onderzoeksraad spreekt in voorkomend geval tuchtstraffen uit, wat neerkomt op een verbod om gedurende een bepaalde tijd in een bepaalde functie aan boord van Belgische schepen te varen.

De zittingen van de Onderzoeksraad die betrekking hebben op de zeevisserij vinden plaats te Oostende. De zittingen met betrekking tot de koopvaardij zullen plaatsvinden te Antwerpen.

De meest voorkomende gevallen die worden voorgelegd aan de Onderzoeksraad zijn overtredingen op de verkeersreglementering op zee, afwezigheden bij afvaart, afwezigheden van de wacht, al dan niet dodelijke arbeidsongevallen, dronkenschap aan boord al dan niet met rustverstoring, aanvaringen, kapseizen en zinken van schepen. Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) betaalt een aantal vergoedingen en toelagen aan personen die betrokken zijn bij de werking van de Onderzoeksraad voor de scheepvaart. Verwacht mag worden dat er in 2013 meer zittingen van de Onderzoeksraad zullen plaatsvinden aangezien de zittingen met betrekking tot de koopvaardij zullen worden hernomen. Gedurende de voorbije jaren werden er immers enkel zittingen voor de visserij georganiseerd.

2. Commissie voor Onderzoek van Rijnschepen.

Deze commissie heeft tot doel te onderzoeken of de binnenschepen voldoen aan het Reglement betreffende het onderzoek van Rijnschepen en aan de bepalingen van het KB van 19 maart 2009 betreffende de technische voorschriften voor binnenschepen. Zij levert tevens de betreffende certificaten af.

3. Examencommissies

Het DGMV organiseert examens die ertoe strekken bevoegdheidsbewijzen te verlenen inzake de pleziervaart (brevetten van yachtman en yachtnavigator) en inzake de bagger- en sleepvaart voor beperkte vaart op zee (radarbrevet) en betaalt zitpenningen en reiskosten aan de leden van die examencommissies.

4. Analyse van brandstofmonsters

Om te voldoen aan het KB van 21 april 2007 betreffende de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen die worden gebruikt voor de

navigation intérieure et à l'AR du 27 avril 2007 concernant la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires et la réduction de la teneur en soufre de certains combustibles marins, le SPF Mobilité et Transports doit prévoir certains échantillonnages et certaines inspections, et devra faire appel à des laboratoires afin d'exécuter les analyses suivantes :

- prise d'échantillons à bord sous scellés, au moment de la livraison au bateau, selon les directives de l'OMI et l'analyse de la teneur en soufre
- prise d'échantillons à bord, sous scellés, des combustibles marins pour combustion à bord dans des citernes, dans la mesure du possible
- inspection du livre de bord et des bordereaux de livraison des carburants : 9.000 EUR sont nécessaires pour pouvoir effectuer un minimum d'analyses de carburant.

5 Contrôle de qualité : certification ISO

Pour les audits externes de la certification ISO (norme ISO 9001:2008) en 2013, les fonds nécessaires sont prévus pour un audit de certification de la pêche (3 000 EUR), ainsi que pour un audit de suivi de la convention STCW (1 500 EUR).

12.11.01.2 Achats

1. Le parc automobile

La DGTM a un parc automobile de 48 voitures. Ce parc nécessite des dépenses pour les loyers, les entretiens, les réparations et le nettoyage des voitures.

Les voitures sont remplacées en temps opportun soit sur base de l'âge, soit sur base du kilométrage. Pour 2013 un montant de 49 000 EUR est prévu + 11 000 EUR pour le service CFSG.

2. Travaux, publications, journaux

Compte tenu des ressources budgétaires limitées, la DGTM mettra en œuvre une politique de retrait progressif en ce qui concerne les publications et les journaux. Un certain nombre d'abonnements à des magazines et des journaux ont déjà été dénoncés. Seule la littérature spécialisée nécessaire et technique a été préservée.

3. Fournitures, papier, impressions

Pour l'achat de livrets de marins, de papier de sécurité, du papier pour les lettres de pavillon, des housses plastifiées et des plaques d'immatriculation exigent les fonds nécessaires, il faut 16 000 EUR.

4. Les impôts, les redevances, les frais administratifs

Comme en 2012, la DGTM prévoit 1 000 EUR à payer pour l'assurance automobile spécifiques (assurance bris +, l'assurance pour les véhicules de l'Etat qui circulent à l'étranger).

5. Habillement

binnenschepen en aan het KB van 27 april 2007 betreffende de voorkoming van luchtverontreiniging door schepen en de vermindering van het zwavelgehalte van sommige scheepsbrandstoffen dient door de FOD Mobiliteit en Vervoer in diverse monsternemingen en inspecties te worden voorzien en zal een beroep moeten worden gedaan op laboratoria om volgende analyses uit te voeren:

- monsterneming van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord, op het moment van levering aan schepen, volgens de richtsnoeren van de IMO en analyse van het zwavelgehalte
- monsterneming van scheepsbrandstof voor verbranding aan boord in tanks, voor zover uitvoerbaar en in verzegelde brandstofmonsters aan boord van schepen;
- inspectie van het scheepslogboek en de brandstofleveringsnota: om een minimum aan brandstofanalyses te kunnen uitvoeren is 9 000 EUR nodig.

5. Kwaliteitsbewaking : ISO-certificatie

Voor externe audits van de ISO-certificatie (norm ISO 9001:2008) dient in 2013 in de nodige kredieten voorzien te worden voor een certificeringsaudit voor de visserij (3 000 EUR), en een opvolgingsaudit voor de STCW-koopvaardij (1 500 EUR)

12.11.01.2 Aankopen

1. Wagenpark

Het DGMV heeft een wagenpark van 48 auto's. Dit brengt kosten met zich mee voor het onderhoud, het reinigen en herstellen van de wagens. De wagens worden hetzij op basis van leeftijd hetzij op basis van afgelegde kilometers tijdig vervangen. Voor 2013 wordt voorzien in een krediet van 49 000 EUR + 11 000 EUR voor de dienst CFSG.

2. Werken, publicaties, dagbladen

Gelet op de beperkte budgettaire middelen voert het DGMV een afbouwend beleid. Aldus werden er reeds een aantal abonnementen op kranten en tijdschriften opgezegd. Alleen de gespecialiseerde en noodzakelijke vakliteratuur bleef behouden.

3. Kantoormateriaal, papier, drukwerken

Voor de aankoop van zeemansboekjes, veiligheidspapier, papier voor de vlaggenbrieven, plastificeerhoezen ... moet er worden voorzien in een krediet van 16 000 EUR.

4. Belastingen, retributies, bestuursuitgaven

Zoals in 2012 wordt er voorzien in 1 000 EUR voor het betalen van specifieke autoverzekeringen (pech-plus verzekering, verzekering voor voertuigen van de Staat die zich naar het buitenland begeven.)

5. Kleding

Achats de vêtements de sécurité et vêtements de travail (chaussures de sécurité, casques de sécurité, bottes d'hiver, combinaisons, gants, parkas, manteaux, ...) : 7 000 EUR + 6 000 EUR CFSG

6. Divers

Pour l'année 2013, comme les années précédentes, un montant de 17 000 EUR devraient être prévu pour la participation à des séminaires, coaching, restauration, etc.

En outre, les fonds nécessaires doivent être prévus pour la participation à certains événements comme le Belgian Boat Show à Gand et le salon annuel de la navigation de plaisance à Nieuwpoort, (CAPOKAZ)...

12.11.01.3 Énergie

Les crédits sont utilisés pour approvisionner les voitures de service en diesel ou essence. Compte tenu du rajeunissement de la flotte, ainsi que des réalisés en 2011 une somme de 76 000 EUR devrait suffire pour 2013 + 11 000 pour le service CFSG.

12.11.01.5 Indemnités

Sur base des dépenses réelles en 2011, le crédit est augmenté pour 2013 jusqu'à 305 000 EUR + 20 000 EUR pour le service CFSG.

A.B. 33 53 02 12.11.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses de fonctionnement informatique

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	121	71	100	101	101	101
b	95	71	100	101	101	101

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnés ci-après sont imputés sur cette allocation de base

- AB 33 53 02 12.11.04 – Dépenses de fonctionnement relatives à l'informatique (71 000 EUR)
- AB 33 53 06 12.11.24 – Dépenses de fonctionnement LRIT relatives à l'informatique (10 000 EUR)
- AB 33 53 07 12.11.24 – Dépenses de fonctionnement CFSG relatives à l'informatique (20 000 EUR).

1. En vertu de AR du 22 décembre 2010 relatif au contrôle par l'Etat de port, le service d'inspection belge pour l'état de port doit passer à un nouveau système européen d'information et de gestion de données (THETIS) développé et mis en œuvre par l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (EMSA). Pour le bon fonctionnement de l'inspection, les procédures d'exploitation et de soutien doivent être adaptées en vue d'un échange automatique de données avec THETIS.

Aankoop van veiligheidskledij en werkkleding (veiligheidsschoenen, veiligheidshelmen, winterlaarzen overalls, werkhandschoenen, parka's, jassen, ...) : 7 000 EUR + 6 000 EUR CFSG.

6. Diversen

Voor het jaar 2013 dient zoals voorgaande jaren te worden voorzien in een bedrag van 17 000 EUR voor deelname aan seminars, coaching, catering, enz

Verder dient in de nodige kredieten te worden voorzien voor de deelname aan bepaalde evenementen zoals bvb de Belgian Boat Show te Gent, de jaarlijkse beurs voor de pleziervaart te Nieuwpoort, (CAPOKAZ) ...

12.11.01.3 Energie:

De kredieten worden aangewend om de dienstwagens te voorzien van diesel of benzine. Rekening houdend met de verjonging van het wagenpark, en de gerealiseerde uitgaven van 2011 moet een bedrag van 76 000 EUR volstaan voor 2013 + 11 000 EUR voor de dienst CFSG.

12.11.01.5 Vergoedingen

Op basis van de gerealiseerde uitgaven in 2011 wordt voor 2013 het krediet verhoogd tot 305 000 EUR + 20 000 EUR voor de dienst CFSG.

B.A. 33 53 02 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten in verband met informatica

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	121	71	100	101	101	101
b	95	71	100	101	101	101

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- BA 33 53 02 12.11.04 - werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica (71 000 EUR)
- BA 33 53 06 12.11.24 – Werkingsuitgaven LRIT met betrekking tot de informatica (10 000 EUR)
- BA 33 53 07 12.11.24 – Werkingsuitgaven CFSG met betrekking tot de informatica (20 000 EUR)

1. Overeenkomstig het KB van 22 december 2010 betreffende havenstaatcontrole dient de Belgische inspectiedienst voor havenstaatcontrole over te schakelen op een nieuw Europees informatie- en databeheersysteem THETIS ontwikkeld en geïmplementeerd door het Europese Agentschap voor Maritieme Veiligheid (EMSA). Voor de efficiënte werking van deze inspectiedienst zullen de werkingsprocedures en ondersteunende applicaties moeten worden aangepast met het oog op een automatische data-uitwisseling met 'THETIS'.

Une analyse fonctionnelle et technique sera réalisée en 2013 en vue d'améliorer l'efficacité et le soutien des inspecteurs par le biais d'une meilleure planification et répartition de la charge de travail et le recours aux techniques mobiles les plus récentes en matière de stockage et d'échange de données (avec notamment THETIS). Cette analyse sera implémentée en 2013 et impliquera le développement des applications informatiques nécessaires à cet effet. L'analyse nécessitera un crédit de **12 000 EUR** pour rémunérer un analyste pendant 15 jours de travail tandis que l'implémentation et la programmation exigeront un crédit de **27 000 EUR** pour rémunérer un programmeur pendant 40 jours de travail.

L'année 2012 a vu le développement d'un portail interactif destiné spécifiquement aux armateurs belges. Une première application consiste en la mise à disposition de données LRIT de navires belges. L'objectif consiste à poursuivre le développement de ce site, dans le cadre de la simplification administrative, pour en faire le lien électronique entre les armateurs et l'administration. En 2012, une analyse fonctionnelle E-crew a été effectuée pour l'échange automatique de données entre les armateurs et l'administration pour tous les aspects de la navigation liés aux équipages. Les armateurs pourront demander des brevets pour la navigation par simple voie électronique via des « opérateurs certifiés ». L'envoi légalement obligatoire des contrats de travail sera également possible par voie électronique et l'enregistrement de la navigation effective de tout marin pourra également être transmis directement. L'implémentation et la programmation de cette analyse nécessitent un crédit de **32 000 EUR** pour rémunérer un programmeur pendant 47 jours de travail.

2. Le system LRIT (Long-Range Identification and Tracking System) permet d'identifier et de suivre des navires à l'échelle mondiale.

Conformément à la prescription V/19-1 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS), certains navires doivent être équipés d'un système LRIT qui envoie certaines informations via satellite. L'application de LRIT nécessite une organisation internationale qui gère et distribue l'information précitée. En vertu de la résolution prise en matière au Conseil TTE (Transport, Télécommunication et Energie) de l'UE le 2 octobre 2007, l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA) gère les contributions des Etats de l'UE à cette organisation internationale pour son fonctionnement. Vu ses obligations internationales, la Belgique doit prévoir une liaison électronique avec EMSA qui permet l'envoi et la réception des messages d'une manière sûre afin de supporter le LRIT. A ces fins, une application a été développée et implémentée en 2010 qui permet l'envoi téléinformatique automatique de données via le SafeSeaNet européen selon les critères développés par l'EMSA. Ce système a été installé au MIK

In 2013 wordt een functionele en technische analyse uitgewerkt met het oog op een verhoogde efficiëntie en betere ondersteuning van de inspecteurs door middel van een verbeterde planning en werklastverdeling en het gebruik van de nieuwste mobiele technieken inzake gegevensopslag en -uitwisseling (met ondermeer THETIS). Deze analyse moet worden geïmplementeerd in 2013 en daartoe moeten de nodige softwaretoepassingen worden ontwikkeld. Voor de analyse is een krediet nodig om een analist te betalen gedurende 15 mandagen (**12 000 EUR**) en voor de implementatie en het programmeren is een krediet nodig om een programmeur te betalen gedurende 40 mandagen (**27 000 EUR**).

In 2012 werd gestart met de ontwikkeling van een specifieke interactieve portaalsite ten dienste van de Belgische reders. Een eerste toepassing is het beschikbaar stellen van LRIT-data van Belgische schepen. De doelstelling is om deze portaalsite, in het kader van administratieve vereenvoudiging, verder uit te bouwen als de elektronische link tussen reders en de administratie. In 2012 werd een functionele analyse **E-crew** opgeleverd voor de automatische gegevensuitwisseling tussen reders en administratie voor alle bemanningsaspecten van de scheepvaart. Vaarbevoegdheidsbewijzen zullen via 'gecertificeerde operatoren' door de reders eenvoudig en elektronisch kunnen worden aangevraagd, het wettelijke verplichte doorsturen van de arbeidsovereenkomsten zal nu ook elektronisch kunnen en de registratie van de effectieve vaart van elke zeeman zal ook rechtstreeks kunnen worden doorgegeven. Voor de implementatie en het programmeren van deze analyse is een krediet nodig om een programmeur te betalen gedurende 47 mandagen (**32 000 EUR**).

2. Het LRIT-systeem (Long-Range Identification and Tracking System) laat toe om zeeschepen wereldwijd te identificeren en te traceren.

In overeenstemming met voorschrift V/19-1 van het Internationaal Verdrag van 1974 voor de beveiliging van mensenlevens op zee (SOLAS-verdrag), dienen bepaalde schepen te worden uitgerust met een LRIT-systeem, dat bepaalde informatie via satelliet doorstuurt. De toepassing van LRIT vereist een internationale organisatie die voormelde informatie beheert en verspreidt. Krachtens de resolutie die terzake werd genomen op de TTE-raad (Transport, Telecommunicatie en Energie) van de EU op 2 oktober 2007 zal het European Maritime Safety Agency (EMSA) de bijdragen van de EU Lidstaten aan deze internationale organisatie voor de werking ervan voor zijn rekening nemen. Gelet op zijn internationale verplichtingen, moet België zorgen voor een elektronische verbinding met EMSA die het mogelijk maakt om op een veilige wijze elektronische berichten te versturen en te ontvangen ter ondersteuning van LRIT. Hiertoe werd in 2010 een applicatie ontwikkeld en geïmplementeerd die automatische datacommunicatie mogelijk maakt via het

(« Maritiem-Informatie-Kruispunt » / « Banque-Carrefour d'Information Maritime ») à Zeebrugge.

Un crédit de 5 000 EUR doit être prévu pour l'entretien et l'exécution des adaptations au système.

Un crédit de 5 000 EUR devra également être prévu pour la rémunération de l'EMSA pour les demandes de données électroniques LRIT des navires.

3. Le Corporate Flag State Governance (CFSG) est un système intégré de gestion de la qualité, qui a été lancé en août 2009 et qui prévoit une coopération étroite entre les propriétaires du navire, la société de classification et la Direction Générale Transports Maritimes. Le CFSG est responsable de la qualité des navires battant pavillon belge.

L'outil de gestion central notamment le système « Risk based Flag State Respons (RFSR) » mesure la qualité des navires battant pavillon belge et de là en même temps les performances qu'offrent les partenaires. Sur base de ces mesures, une analyse des risques est exercée en permanence afin de déterminer là où les performances doivent être améliorées et pour cela quelles mesures doivent être prises.

Au démarrage du CFSG, une simple feuille de calcul électronique était utilisée pour le RFSR. Dans une deuxième étape, le système sera harmonisé avec la base de données centrale pour la navigation dans laquelle toutes les données techniques nécessaires des navires battant pavillon belge seront disponibles. Dans la troisième phase de la RFSR, quelques données extérieures devraient pouvoir être chargées et les résultats doivent être mis à la disposition des partenaires.

En 2012, un site portail commencera à être développé, au moyen duquel les données qui sont disponibles dans la base de données centrale de la navigation du SPF Mobilité et Transports pourront être mises à disposition des navires sous pavillon belge. La première étape ici est de mettre les données LRIT des navires battant pavillon belge on-line (sécurisé) à disposition des armateurs respectifs de ces navires.

L'année 2013 verra, dans une deuxième phase, la poursuite du développement du portail en vue de mettre des données utiles supplémentaires provenant de la base de données centrale de la navigation (normes de service, planning des visites, caractéristiques techniques des navires, ...) à la disposition des armateurs exploitant des navires battant pavillon belge.

Un crédit de **20 000 EUR** est nécessaire pour le développement et l'implémentation de la deuxième phase du portail en vue d'engager un analyste-programmeur pendant 25 jours de travail.

Europese SafeSeaNet volgens de standaarden die EMSA ontwikkeld heeft. Dit systeem werd geïnstalleerd in het Maritiem – Informatie – Kruispunt (MIK) te Zeebrugge.

Voor het onderhoud en het uitvoeren van aanpassingen aan het systeem zal in 5 000 EUR moeten worden voorzien.

Ook zal er in 5 000 EUR moeten worden voorzien voor het vergoeden van EMSA voor het opvragen van elektronische LRIT data van schepen.

3. Het Corporate Flag State Governance (CFSG) integraal kwaliteitsbeheersysteem dat in augustus 2009 werd opgestart en voorziet in een nauwe samenwerking tussen de scheepseigenaar, de classificatiemaatschappij en het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer is verantwoordelijk voor de kwaliteit van schepen die de Belgische vlag voeren. Het centrale beheersinstrument zijnde het Risk based Flag State Respons systeem (RFSR) meet de kwaliteit van de schepen die de Belgische vlag voeren en van daaruit tevens de prestaties die de partners leveren. Op basis van die metingen wordt permanent een risicoanalyse uitgevoerd om te bepalen waar prestaties moeten worden verbeterd en welke maatregelen daartoe gericht moeten worden genomen.

Bij de start van CFSG werd voor het RFSR gebruik gemaakt van een eenvoudig elektronisch rekenblad. In een tweede fase moet dit systeem worden geharmoniseerd met de centrale databank voor de scheepvaart waarin alle nodige technische gegevens van de schepen die de Belgische vlag voeren beschikbaar zijn. In de derde fase van het RFSR moeten sommige externe gegevens automatisch kunnen worden ingeladen en moeten resultaten online beschikbaar worden gesteld voor de partners.

In 2012 werd gestart met het ontwikkelen van een portaalsite waardoor gegevens welke beschikbaar zijn in de Centrale databank voor de scheepvaart van de FOD Mobilititeit en Vervoer nuttig ter beschikking kunnen worden gesteld aan de schepen onder Belgische vlag. Een eerste fase, dewelke werd gerealiseerd in 2012, is het online (beveiligd) beschikbaar stellen van LRIT-data van schepen die de Belgische vlag voeren aan de respectievelijke reders van die schepen.

In 2013 zal in een tweede fase de portaalsite verder worden ontwikkeld om bijkomende nuttige gegevens uit de Centrale databank van de scheepvaart (dienstnormen, planning schouwingen, technische scheepsgegevens, ...) ter beschikking te stellen van de reders die schepen exploiteren die de Belgische vlag voeren.

Een krediet van **20 000 EUR** is nodig voor het voorzien van de ontwikkeling en implementatie van de tweede fase van de portaalsite. om 1 analist-programmeur gedurende 25 mandagen in te huren.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 53 02 12.11.04 ont été adaptés pour 2013 à 100 kEUR en engagement et en liquidation. (- 1 kEUR)

A.B. 33 53 02 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'achat de matériel roulant

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	93	94	105	110	110	110
b	93	94	105	110	110	110

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnés ci-après sont imputés sur cette allocation de base

- AB 33 53 02 74.10.01 – Achat de matériel roulant (94 000 EUR)
- AB 33 53 07 74.10.21 – Achat de matériel roulant CFSG (16 000 EUR)

La Direction Générale Transport Maritime (DGTM) a un parc automobile de 48 voitures de service. Compte tenu de l'engagement de remplacement, la DGTM essaie de rajeunir 1/6^{ième} de son parc automobile. (= 8 voitures de service).

Le budget 2013 prévoit un crédit total de 94 000 EUR + 16 000 EUR (CFSG) avec lequel 6 voitures (+1 CFSG) peuvent être achetées pour remplacer le même nombre de voitures de service. (ce qui est moins que l'engagement de remplacement).

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 53 02 74.10.01 ont été adaptés pour 2013 à 105 kEUR en engagement et en liquidation. (- 5 K EUR)

A.B. 33 53 02 74.22.01 (Bud DO PA AB) — Acquisition de biens meubles durables

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c		16	15	16	16	16
b		16	15	16	16	16

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnés ci-après sont imputés sur cette allocation de base

- AB 33 53 02 74.22.01 – Acquisition de biens meubles durables (16 000 EUR)
- AB 33 53 07 74.22.21 – Acquisition de biens meubles durables CFSG (0 EUR)

- Pour 2013 un budget de 8 000 EUR doit être prévu pour l'achat d'une mise à jour d'une quarantaine de clés mémoires USB avec la réglementation intégrale de l'OMI (appelée KR-CON). En effet, les agents

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 53 02 12.11.04 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 100 kEUR. (- 1 kEUR)

B.A. 33 53 02 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van rollend materieel

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	93	94	105	110	110	110
b	93	94	105	110	110	110

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- BA 33 53 02 74.10.01 – aankoop rollend materieel (94 000 EUR)
- BA 33 53 07 74.10.21 – aankoop rollend materieel CFSG (16 000 EUR)

Het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer (DGMV) heeft een wagenpark van 48 dienstauto's. Naar aanleiding van het vervangingsengagement tracht het DGMV 1/6 van haar wagenpark jaarlijks te vernieuwen (= 8 dienstauto's)

Voor de begroting 2013 wordt voorzien in een totaal krediet van 94 000 EUR + 16 000 EUR (CFSG) waarmee een 6-tal wagens (+1 CFSG) kunnen worden aangekocht ter vervanging van een zelfde aantal dienstauto's (hetgeen minder is dan het vervangingsengagement).

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 53 02 74.10.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 105 kEUR. (- 5 K EUR)

B.A. 33 53 02 74.22.01 (Beg OA AP BA) — Aankoop duurzame goederen

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c		16	15	16	16	16
b		16	15	16	16	16

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- BA 33 53 02 74.22.01 – aankoop duurzame goederen (16 000 EUR)
- BA 33 53 07 74.22.21 – aankoop duurzame goederen CFSG (0 EUR)

- Voor 2013 dient te worden voorzien in een bedrag van 8 000 EUR voor de aankoop van up-dates van een 40-tal USB Memory Sticks met de volledige IMO-regelgeving (de zogenaamde KR-CON). De met de

responsables du contrôle de la navigation et les juristes doivent disposer d'une réglementation à jour.

scheepvaartcontrole belaste ambtenaren en de juristen dienen immers over een up to date regelgeving te beschikken.

- Enfin, 8 000 EUR sont nécessaires pour l'achat de tous les autres outils de travail destinés à effectuer des inspections, des mesures, des jaugeages et des métrages.

- Tenslotte is er nood aan 8 000 EUR voor de aankoop van allerlei ander werk materiaal nodig voor het uitvoeren van inspecties, schouwingen en metingen.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 53 02 74.22.01 ont été adaptés pour 2013 à 15 kEUR en engagement et en liquidation. (- 1 kEUR)

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 53 02 74.22.01 werden in vastlegging en in vereffening aangepast naar 15 kEUR. (- 1 kEUR)

A.B. 33 53 02 74.22.04 (Bud DO PA AB) — Acquisition de biens meubles durables relatives à l'informatique

B.A. 33 53 02 74.22.04 (Beg OA AP BA) — Aankoop duurzame goederen met betrekking tot de informatica

(en milliers d'euros)

(in duizendtallen euro)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	69	10	3	3	3	3
b	49	30	3	3	3	3

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	69	10	3	3	3	3
b	49	30	3	3	3	3

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnés ci-après sont imputés sur cette allocation de base

- AB 33 53 02 74.22.04 – Acquisition de biens meubles durables (0 EUR)
 - AB 33 53 07 74.22.24 – Acquisition de biens meubles durables CFSG (3 000 EUR)

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- BA 33 53 02 74.22.04 – aankoop duurzame goederen (0 EUR)
 - BA 33 53 07 74.22.24 – aankoop duurzame goederen CFSG (3 000 EUR)

En 2013, un crédit de 3 000 EUR est prévu pour l'achat de matériel ICT portable.

Voor 2013 wordt voorzien in een krediet van 3 000 EUR voor de aankoop van draagbaar ICT-materieel.

Programme d'activités 04 - DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT DES SERVICES

Programma-activiteit 04 - WERKINGSUITGAVEN VAN DE DIENSTEN

A.B. 33 53 04 12.11.30 (Bud DO PA AB) — Achats spécifiques en vue de l'exécution des obligations de l'État fédéral en ce qui concerne la navigation.

B.A. 33 53 04 12.11.30 (Beg OA AP BA) — Specifieke aankopen voor het uitvoeren van de verplichtingen van de federale overheid inzake de scheepvaart.

(en milliers d'euros)

(in duizendtallen euro)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	30	0	0	0	0	0
b	30	0	0	0	0	0

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	30	0	0	0	0	0
b	30	0	0	0	0	0

Note explicative.

Verklarende nota.

Dans le cadre de la directive 2009/18/CE du parlement Européen et du Conseil le 23 avril 2009 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes la Belgique doit à partir du 17 juin 2011 établir une autorité nationale permanente pour les enquêtes sur les accidents maritimes.

In het kader van richtlijn 2009/18/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen in de zeescheepvaartsector moet België vanaf 17 juni 2011 een permanente nationale instantie voor het onderzoek van scheepvaartongevallen oprichten.

A cet effet, un fonds a été créé pour le fonctionnement de l'agence fédérale d'enquête sur les accidents de navigation.

La loi du 2 juin 2012 prévoit la création d'un organisme d'enquête dénommé « organisme fédéral d'enquête sur les accidents de navigation ». (voir programme 33 22 2)

B.A. 33 53 04 12.11.30 n'aura plus de raison d'exister à partir de 2012.

Programme d'activités 06 - Long Range Identification & Tracking System.

A.B. 33 53 06 12.11.24 (Bud DO PA AB) — *Frais de fonctionnement informatiques liés à la mise en place du LRIT.*

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	10	10	-	-	-	-
b	116	10	-	-	-	-

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de cette AB sont transférés vers l' AB 33 53 02 12.11.04 – dépenses de fonctionnement relatives à l'informatique.

Programme d'activités 07. Corporate Flag State Governance.

A.B. 33 53 07 11.00.16 (Bud DO PA AB) — *Frais de personnel liés à la mise en œuvre de la CFSG.*

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	451	494	-	-	-	-
b	449	494	-	-	-	-

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de cette AB sont transférés vers l' AB 33 53 01 11.00.16 – Personnel CFSG.

A.B. 33 53 07 12.11.21 (Bud DO PA AB) — *Frais de fonctionnement divers liés à la CFSG.*

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	31	48	-	-	-	-
b	28	36	-	-	-	-

Hiertoe werd een begrotingsfonds betreffende de werking van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen worden opgericht.

De wet van 2 juni 2012 voorziet in de oprichting van een onderzoeksinstantie onder de benaming "federale Instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen". (zie programma 33 22 2)

B.A. 33 53 04 12.11.30 heeft aldus geen reden van bestaan meer.

Programma-activiteit 06 - Long Range Identification and Tracking System

B.A. 33 53 06 12.11.24 (Beg OA AP BA) — *Werkingskosten informatica m.b.t. LRIT.*

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	10	10	-	-	-	-
b	116	10	-	-	-	-

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt deze BA toegevoegd aan BA 33 53 02 12.11.04 – Werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

Programma-activiteit 07. Corporate Flag State Governance

B.A. 33 53 07 11.00.16 (Beg OA AP BA) — *Bezoldigingen en allerhande toelagen m.b.t. CFSG.*

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	451	494	-	-	-	-
b	449	494	-	-	-	-

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt deze BA 33 53 01 11.00.16 – Personeel CFSG

B.A. 33 53 07 12.11.21 (Beg OA AP BA) — *Allerhande werkingskosten m.b.t. CFSG.*

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	31	48	-	-	-	-
b	28	36	-	-	-	-

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers L'AB 33 53 02 121101.

A.B. 33 53 07 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Frais de fonctionnement informatiques liés à la mise en œuvre de la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	20	20	-	-	-	-
b	43	20	-	-	-	-

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de cette AB sont transférés vers l' AB 33 53 02 12.11.04 – dépenses de fonctionnement relatives à l'informatique.

A.B. 33 53 07 74.10.21 (Bud DO PA AB) — Achat de matériel roulant

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	16	0	-	-	-	-
b	16	0	-	-	-	-

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de cette AB sont transférés vers l' AB 33 53 02 74.10.01 – achat de matériel roulant.

A.B. 33 53 07 74.22.21 (Bud DO PA AB) — Achat de biens meubles durables pour la CFSG.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	16	-	-	-	-
b	0	16	-	-	-	-

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de cette AB sont transférés vers l' AB 33 53 02 74.22.01 – Acquisition de biens meubles durables.

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar BA 33 53 02 121101.

B.A. 33 53 07 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten informatica m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	20	20	-	-	-	-
b	43	20	-	-	-	-

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt deze BA toegevoegd aan BA 33 53 02 12.11.04 – Werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

B.A. 33 53 07 74.10.21 (Beg OA AP BA) — Aankoop van rollend materieel

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	16	0	-	-	-	-
b	16	0	-	-	-	-

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt deze BA toegevoegd aan BA 33 53 02 74.10.01 – Aankoop rollend materieel.

B.A. 33 53 07 74.22.21 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	16	-	-	-	-
b	0	16	-	-	-	-

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt deze BA toegevoegd aan BA 33 53 02 74.22.01 – Aankoop duurzame goederen.

A.B. 33 53 07 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique liées à la mise en œuvre de la CFSG

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	2	3	-	-	-	-
b	20	3	-	-	-	-

Note explicative

Fin 2010 un montant de 19 000 EUR a été engagé et payé pour l'achat d'un software spécifique.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de cette AB sont transférés vers l' AB 33 53 02 74.22.04 – Acquisition de biens meubles durables relatives à l'informatique.

B.A. 33 53 07 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake informatica m.b.t. CFSG.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	2	3	-	-	-	-
b	20	3	-	-	-	-

Verklarende nota

Eind 2010 werd specifieke software aangekocht ten bedrage van 19 000 EUR.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt deze BA toegevoegd aan BA 33 53 02 74.22.04 – Aankoop duurzame goederen met betrekking tot de informatica.

PROGRAMME 53/1. — REVISION DU DROIT MARITIME

Remarque préliminaire

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme d'activités 33 53 05 est à partir de 2013 remplacé par 33 53 10.

Programme d'activités 10 - REVISION DU DROIT MARITIME.

A.B. 33 53 10 12.11.22 (Bud DO PA AB) — Frais divers liés aux travaux de révision du droit maritime hors frais informatiques.

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	520	485	489	494	494	494
b	308	611	604	610	610	610

Note explicative.

En vertu de l'AR du 27 avril 2007 portant création d'une Commission chargée de la révision du droit maritime privé et public, la Commission de Droit Maritime (COMAR) a pour mission de formuler des propositions relatives à la révision du droit maritime privé et public.

Elle est entre autres chargée de l'identification des dispositions réglementaires et légales à réviser, de la rédaction de notes directrices concernant l'orientation des révisions, de l'analyse préparatoire des points litigieux spécifiques, de la rédaction de projets de textes, de la concertation avec les secteurs concernés, de l'accompagnement de la procédure législative jusqu'au vote final aux Chambres législatives ou l'adoption d'arrêtés royaux.

Le processus de révision ambitieux actualisera un secteur de droit complet et aura des conséquences importantes pour la marine marchande, la navigation, les entreprises portuaires et la pratique judiciaire.

En 2012, la COMAR a mis la dernière main à l'Ébauche du Code belge de la Navigation en se basant sur la première phase de consultation et le travail des spécialistes. Dans le courant de 2011, la COMAR a publié neuf livres bleus comprenant des propositions de loi concrètes et abondamment étayées pour les différentes parties du code visé.

Les neuf livres bleus suivants ont été publiés en version néerlandaise dans le courant de 2011 :

- Livre bleu 1 : L'exposé général
- Livre bleu 2 : Dispositions générales (sources authentiques et interprétation) et Autorités

PROGRAMMA 53/1 : HERZIENING MARITIEM RECHT

Voorafgaande opmerking:

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt programma-activiteit 33 53 05 vervangen door 33 53 10.

Programma-activiteit 10 - HERZIENING VAN HET MARITIEM RECHT.

B.A. 33 53 10 12.11.22 (Beg OA AP BA) — Diverse kosten verbonden aan de herziening van het Maritiem Recht met uitzondering van informatica kosten.

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	520	485	489	494	494	494
b	308	611	604	610	610	610

Verklarende nota.

Overeenkomstig het KB van 27 april 2007 houdende oprichting van een commissie belast met de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht heeft de Commissie Maritiem Recht (COMAR) tot taak voorstellen te formuleren betreffende de herziening van het privaatrechtelijk en publiekrechtelijk maritiem recht.

Zij is onder meer belast met de identificatie van de te herziene wets- en reglementsbepalingen, het opstellen van oriënterende nota's omtrent de richting van de herzieningen, voorbereidend onderzoek van bijzondere knelpunten, redactie van ontwerp teksten, overleg met de betrokken sectoren, begeleiding van de wetgevende procedure tot aan de eindstemming in de Wetgevende Kamers of de aanneming van koninklijke besluiten.

Het ambitieuze herzieningsproces zal een volledige rechtstak actualiseren en belangrijke gevolgen hebben voor de zeehandel, de scheepvaart, het havenbedrijf en de rechtspraak.

Op basis van de eerste consultatieronde en van het door de specialisten geleverde werk heeft de COMAR in 2012 de laatste hand gelegd aan de Proeve van Belgisch Scheepvaartwetboek. In de loop van 2011 heeft zij negen Blauwboeken gepubliceerd, waarin voor de onderscheiden onderdelen van het beoogde wetboek concrete en omstandig onderbouwde wetgevende voorstellen worden gedaan.

In de loop van 2011 werden de volgende negen Blauwboeken gepubliceerd in Nederlandstalige versie:

- Blauwboek 1: Algemene toelichting
- Blauwboek 2: Algemene bepalingen (Bronnen en uitlegging) en Overheden

- Livre bleu 3 : Navires
- Livre bleu 4 : Gestionnaires
- Livre bleu 5 : Marins
- Livre bleu 7 : Agents maritimes et manutentionnaires
- Livre bleu 8 : Incidents maritimes
- Livre bleu 9 : Assurances-transport
- Livre bleu 10 : Droit procédural de la navigation

Ces livres bleus font l'objet d'une large consultation publique des secteurs concernés. Le dernier livre bleu de droit privé sur le transport et l'affrètement est en cours de finalisation. Il sera présenté lors d'une journée d'étude dès qu'il sera terminé. La Commission de Droit maritime a déjà reçu de précieux commentaires sur certains livres bleus publiés. D'autres réactions émanant de plusieurs organisations sont en préparation depuis un certain temps déjà. Afin de faciliter l'avancement du projet de révision, la Commission a demandé à toutes les organisations et à toutes les personnes désirant apporter leur contribution de faire parvenir leurs réactions écrites pour le 30 juin 2012 au plus tard.

Dès que la Commission aura reçu et étudié les réactions écrites aux livres bleus, elle organisera des tables rondes, au cours desquelles elle délibérera avec les secteurs concernés afin d'examiner quels textes nécessitent des éclaircissements ou des adaptations. La Commission souhaite que ses propositions recueillent un consensus aussi large que possible.

La Commission rédigera son rapport final à l'intention du gouvernement en se basant sur les remarques et la concertation.

Les traductions françaises des livres bleus sont en voie de finalisation.

La Commission se penchera également sur la révision du volet droit public du droit de la navigation.

Lors du contrôle budgétaire 2012, une initiative a été prise concernant la Commission de Droit maritime en vue de réaliser des économies. Les activités de la Commission de Droit maritime ont ainsi été étalées dans le temps.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 33 53 10 12.11.22 ont été adaptés pour 2013 à 489 kEUR (- 5 kEUR) en engagement et à 604 kEUR en liquidation (- 6 kEUR).

- Blauwboek 3: Schepen
- Blauwboek 4: Reders
- Blauwboek 5: Schepelingen
- Blauwboek 7: Scheepsagenten en goederenbehandelaars
- Blauwboek 8: Scheepsvoorvallen
- Blauwboek 9: Vervoerverzekering
- Blauwboek 10: Scheepvaartprocesrecht

Deze Blauwboeken zijn het voorwerp van een brede publieke consultatie van de betrokken sectoren. Het laatste privaatrechtelijke Blauwboek over vervoer en bevrachting is momenteel in afwerking. Eens dit Blauwboek klaar, zal het worden voorgesteld tijdens een studiedag. De Commissie Maritiem Recht ontving bij enkele van de gepubliceerde Blauwboeken reeds waardevolle commentaren. Diverse organisaties zijn sedert geruime tijd verdere reacties aan het voorbereiden. Met het oog op een vlotte voortgang van het herzieningsproject heeft de Commissie alle organisaties en personen die wensen bij te dragen verzocht om hun schriftelijke reacties te bezorgen tegen 30 juni 2012 ten laatste.

Eens de Commissie de schriftelijke reacties op de Blauwboeken heeft ontvangen en bestudeerd zal zij Ronde Tafel-gesprekken organiseren, tijdens welke zij met de betrokken sectoren in overleg zal gaan, om te zien welke teksten al dan niet verduidelijking of bijstelling vereisen. De Commissie wenst rond haar voorstellen een maximaal draagvlak en onderlinge verstandhouding tot stand te brengen.

Op basis van de opmerkingen en het overleg zal de Commissie haar eindverslag voor de Regering opstellen.

Verder worden momenteel Franse vertalingen van de Blauwboeken afgewerkt.

De Commissie zal zich ook nog buigen over de herziening van het publiekrechtelijke luik van het scheepvaartrecht.

Tijdens de begrotingscontrole 2012 werd met betrekking tot de Commissie Maritiem Recht een initiatief genomen om een besparing te realiseren. Aldus werden de activiteiten van de Commissie Maritiem Recht over een langere periode gespreid.

Beslissing conclaaf 2013: de toegekende kredieten voor 2013 op de BA 33 53 10 12.11.22 werden in vastlegging aangepast naar 489 kEUR (- 5 kEUR) en in vereffening naar 604 kEUR (- 6 kEUR).

PROGRAMME D'ACTIVITES 53/2:

CONTRIBUTIONS A DES ORGANISATIONS INTERNATIONALES**Objectifs poursuivis.**

Ce programme d'activités comporte l'incidence budgétaire des missions de la Direction Générale Transport Maritime en ce qui concerne la marine marchande et la pêche maritime. Ces missions englobent la politique maritime nationale et internationale, plus spécialement pour ce qui est de la marine marchande et de la pêche maritime, la délivrance de documents maritimes, la réglementation de la navigation de plaisance, l'inspection maritime, le jaugeage, la législation maritime, la réglementation et les contentieux.

Dans le cadre de ce programme, la Belgique satisfait à ses obligations internationales en matière de navigation. Suite à l'empavillonnage de navires sous pavillon belge, il est important pour la Belgique de satisfaire à ses obligations internationales en tant qu'État de pavillon et de suivre de près les évolutions en matière de navigation internationale.

Programme d'activités 20. Respect des engagements internationaux.

A.B. 33 53 20 35.40.01 (Bud DO PA AB) — Associations internationales maritimes; OMI – Londres, Patrouilles Atlantiques

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	28	55	319	319	319	319
b	28	55	319	319	319	319

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnés ci-après sont imputés sur cet allocation de base

- BA 33 53 22 35.40.01 – Subsidies, cotisations et contributions aux diverses organisations internationales (56 000 EUR)
- BA 33 53 22 35.40.03 – Contribution de la Belgique à l'Organisation maritime intergouvernementale (O.M.I., Londres). (262 000 EUR)
- BA 33 53 22 35.40.04 – Quote-part de la Belgique dans les frais résultant de l'organisation d'un service de patrouille pour l'observation des icebergs dans l'Atlantique Nord. (1 000 EUR).

Un crédit de 319 000 EUR est prévu à l'allocation de base 35.40.01 (Subsidies, cotisations et contributions aux diverses organisations internationales) pour l'année budgétaire 2013.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 53/2:

BIJDRAGEN AAN INTERNATIONALE INSTELLINGEN**Nagestreefde doelstellingen.**

Dit activiteitenprogramma geeft de budgettaire weerslag weer van de opdrachten van het Directoraat-generaal Maritiem Vervoer i.v.m. de koopvaardij en de zeevisserij. Deze opdrachten behelzen de nationale en internationale maritieme politiek, meer speciaal i.v.m. de handels- en zeevisserijvloot, het verlenen van zeevaartbrevetten, het uitreiken van de scheepsdocumenten, de reglementering van de pleziervaart, de zeevaartinspectie, de scheepsmeting, de maritieme wetgeving, de reglementering en de geschillen.

In het kader van dit programma voldoet België aan zijn internationale verplichtingen betreffende de scheepvaart. Gelet op het feit dat België een aanzienlijke koopvaardijvloot heeft, is het voor België als vlagstaat van belang om aan zijn internationale verplichtingen te voldoen en de evoluties in de internationale scheepvaart van nabij te volgen.

Programma- activiteit 20. Nakomen van internationale verbintenissen.

B.A. 33 53 20 35.40.01 (Beg OA AP BA) — Internationale maritieme organisaties; IMO Londen, Atlantische patrouilles

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	28	55	319	319	319	319
b	28	55	319	319	319	319

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- BA 33 53 22 35.40.01- Toelagen, lidgelden en bijdragen voor diverse internationale organisaties. (56 000 EUR)
- BA 33 53 22 35.40.03 – Bijdrage van België aan de Intergouvernementale Maritieme Organisatie (I.M.O., Londen). (262 000 EUR)
- BA 33 53 22 35.40.04 – Aandeel van België in de onkosten voortspruitend uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan. (1 000 EUR)

Op basisallocatie 35.40.01 (toelagen, lidgelden en bijdragen voor diverse internationale organisaties) wordt voor het begrotingsjaar 2013 is een krediet van 319 000 EUR voorzien.

1. Pour 2013, le montant de la contribution de la Belgique dans les frais de fonctionnement du Secrétariat du système d'information dans le cadre du Mémoire d'Entente de Paris concernant le contrôle des navires par l'État de Port, ainsi que l'accord financier y afférent, signé à Paris le 26 janvier 1982, est estimé à 35 000 EUR.

2. Loi du 26 juin 1951. Ce crédit est destiné à couvrir la contribution de la Belgique à l'Organisation Maritime Internationale (O.M.I.) en vue du financement des frais de fonctionnement.

La contribution des États membres aux frais de fonctionnement de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) est en effet composée de 3 éléments:

- un montant minimum fixe identique pour chaque État membre;
- un pourcentage dépendant de la contribution NU de chaque État membre;
- un montant variable sur la base du tonnage brut de la flotte de l'État membre.

Il est proposé pour 2013 de prévoir un budget de 262 000 EUR.

3. Base légale: loi du 10 août 1979. Suite à l'effet de l'empavillonnement, la Belgique devra payer à nouveau une quote-part dans les frais résultant de l'organisation d'un service de patrouilles pour l'observation des icebergs dans l'Océan Atlantique Nord.

Il est toutefois encore incertain que des demandes de paiement soient envoyées en 2013. De plus, il est impossible d'en estimer les montants.

Pour l'année budgétaire 2013, seul un crédit provisionnel de 1 000 EUR est inscrit.

A.B. 33 53 22 35.40.03 (Bud DO PA AB) — Contribution de la Belgique à l'Organisation maritime intergouvernementale (O.M.I., Londres).

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
b	196	257	-	-	-	-
c	196	257	-	-	-	-

1. Voor het begrotingsjaar 2013 wordt het bedrag van de bijdrage van België in de werkingskosten van het Secretariaat voor het informatiesysteem in het kader van het Memorandum van Overeenstemming van Parijs houdende controle van de schepen door de havenstaat alsmede het bijbehorende financieel akkoord, ondertekend te Parijs op 26 januari 1982 vastgesteld op 35 000 EUR.

2. Wet van 26 juni 1951. Dit krediet is bestemd om de bijdrage van België in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) te betalen.

De bijdrage van de lidstaten in de werkingskosten van de Internationale Maritieme Organisatie (IMO) is inderdaad samengesteld uit 3 componenten:

- een vast minimumbedrag dat voor elke lidstaat gelijk is;
- een percentage dat afhankelijk is van de VN-bijdrage van de lidstaat;
- een veranderlijk bedrag dat bepaald wordt op basis van de brutotonnenmaat van de vloot van de lidstaat.

Voor 2013 wordt voorzien in een krediet van 262 000 EUR.

3. Wettelijke basis: wet van 10 augustus 1979. Ten gevolge van de invlagging zal België opnieuw een aandeel moeten betalen in de kosten voortspruitende uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

Het is echter nog onzeker of er in 2013 schuldvorderingen zullen worden toegestuurd. Bovendien is het onmogelijk om dit bedrag vooraf te ramen.

Voor het begrotingsjaar 2013 wordt voorzien in een provisioneel krediet van 1 000 EUR

B.A. 33 53 22 35.40.03 (Beg OA AP BA) — Bijdrage van België aan de Intergouvernementale Maritieme Organisatie (I.M.O., Londen).

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	196	257	-	-	-	-
b	196	257	-	-	-	-

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de cette AB sont transférés vers l' AB 33 53 20 35.40.01 – Associations internationales maritimes; OMI – Londres, Patrouilles Atlantiques.

A.B. 33 53 22 35.40.04 (Bud DO PA AB) — Quote-part de la Belgique dans les frais résultant de l'organisation d'un service de patrouille pour l'observation des icebergs dans l'Atlantique Nord.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers d'euros)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	1	-	-	-	-
b	0	1	-	-	-	-

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de cette AB sont transférés vers l' AB 33 53 20 35.40.01 – Associations internationales maritimes; OMI – Londres, Patrouilles Atlantiques.

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt deze BA toegevoegd aan BA 33 53 20 35.40.01 – Internationale maritieme organisaties; IMO Londen, Atlantische patrouilles.

B.A. 33 53 22 35.40.04 (Beg OA AP BA) — Aandeel van België in de onkosten voortspruitend uit het organiseren van een patrouilledienst voor de waarneming van ijsbergen in de Noord-Atlantische Oceaan.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen euro)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	1	-	-	-	-
b	0	1	-	-	-	-

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt deze BA toegevoegd aan BA 33 53 20 35.40.01 – Internationale maritieme organisaties; IMO Londen, Atlantische patrouilles.

DIVISION ORGANIQUE 55**INFRASTRUCTURE TRANSPORT****Remarque préliminaire**

Suite à la restructuration du budget du SPF le programme 33 56 2 – Direction infrastructure de transport est à partir de 2013 transféré vers une division organique séparée 33 55 – Infrastructure Transport.

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques la direction veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement :

Veiller à la visibilité et à la convivialité de Bruxelles comme capitale fédérale et internationale

Ville-région ainsi que capitale de la Belgique et siège d'institutions internationales, Bruxelles est aussi une ville conviviale et un lieu de rencontre de différentes cultures.

Notre direction générale a un rôle à remplir dans le développement de tous les aspects de cette capitale, notamment la mobilité (à savoir entre autres la promotion des transports en commun, la protection des usagers plus vulnérables,...), la sécurité, la rénovation du patrimoine historique et des espaces verts, l'amélioration du cadre de vie des logements sociaux et des quartiers à problèmes, le développement d'initiatives culturelles, etc. Ces travaux doivent être réalisés dans les plus brefs délais, tout en respectant l'ensemble des dispositions et procédures légales en vigueur. Le 15 septembre 1993, l'Accord de Coopération entre la Région de Bruxelles-Capitale et l'Etat Fédéral a été conclu afin de permettre à Bruxelles d'assurer son rôle de Capitale de la Belgique et de l'Europe (Beliris).

Cette mission se traduit par la prise de nombreuses initiatives susceptibles d'être classées dans les catégories suivantes :

- travaux d'infrastructure (routes, tunnels, ponts,...) et amélioration des transports en commun (sites propres, abords des gares, VICOM, RER,...)
- aménagement du quartier européen (quartier Schuman + gares, ...)
- amélioration de la sécurité routière, de la mobilité des usagers faibles (abords d'écoles, pistes cyclables,...)
- amélioration de la qualité de vie des habitants de la région (contrats de quartier, rénovation de logements sociaux et de leurs environs,...)
- rénovation d'immeubles classés et/ou de prestige (Palais des Congrès, églises,...) et initiatives culturelles (Aula Magna, musées,...)

ORGANISATIEAFDELING 55**VERVOERSINFRASTRUCTUUR****Voorafgaande opmerking :**

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 wordt het programma 33 56 2 – Directie Vervoerinfrastructuur ondergebracht in een aparte organisatieafdeling 33 55 - Vervoerinfrastructuur

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal de directie waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering.

Zorgen voor de zichtbaarheid en gezelligheid van Brussel als federale en internationale hoofdstad

Brussel is een stadsgewest, hoofdstad van België en zetel van internationale instellingen, maar het is ook een gezellige stad en een ontmoetingsplaats voor verschillende culturen.

Ons directoraat-generaal moet een rol spelen in de ontwikkeling van alle aspecten van deze hoofdstad, met name voor wat betreft de mobiliteit (o.a. het openbaar vervoer bevorderen, de zwakste weggebruikers beschermen, ...), de veiligheid, de herwaardering van het historisch erfgoed en de groene ruimtes, de verbetering van het leefkader van de sociale woningen en de probleemwijken, het ontwikkelen van culturele initiatieven, enz. We moeten deze werken zo snel mogelijk uitvoeren, met inachtneming van alle wettelijke bepalingen en procedures. Teneinde Brussel te helpen zijn rol van hoofdstad van België/Europa te vervullen werd het samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 (Beliris) tussen het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de Federale Staat afgesloten.

Voor die taken moeten we verschillende initiatieven nemen die we in de volgende categorieën kunnen onderbrengen:

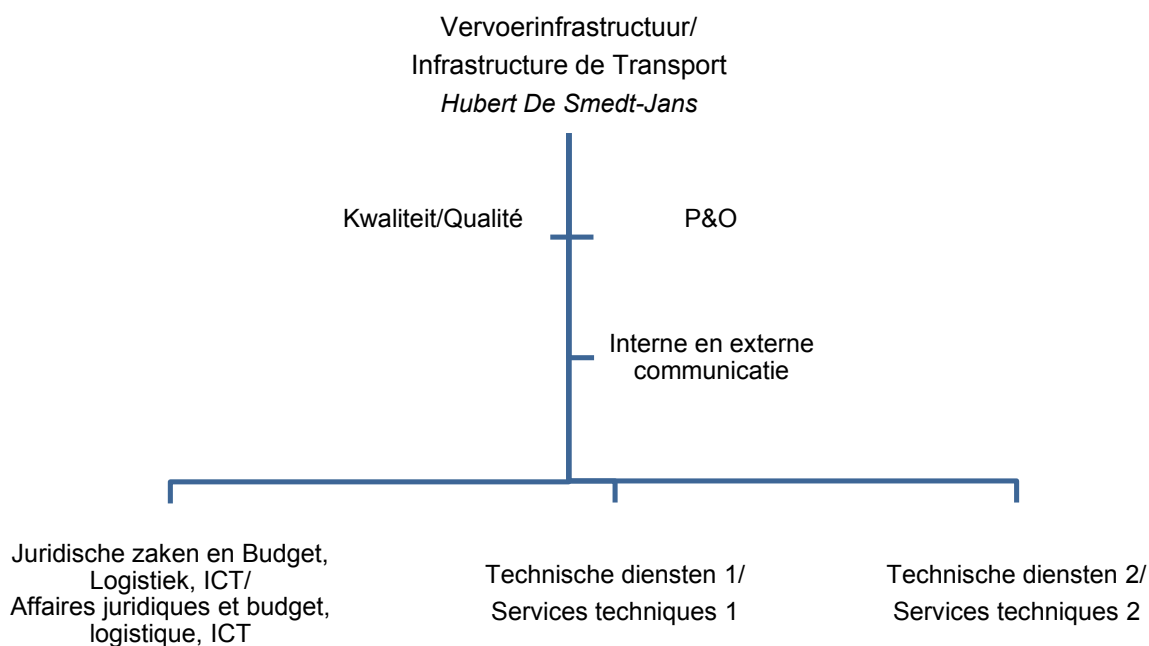
- infrastructuurwerken (wegen, tunnels, bruggen, ...) en verbetering van het openbaar vervoer (eigen bedding, stationsomgeving, VICOM, GEN, ...)
- inrichting van de Europese wijk (Schumanwijk + stations, ...)
- verbetering van de verkeersveiligheid, van de mobiliteit van de zwakke weggebruikers (schoolomgevingen, fietspaden, ...)
- verbetering van de levenskwaliteit van de inwoners van het gewest (buurtcontracten, renovatie van sociale woningen en hun omgeving, ...)
- renovatie van beschermde of prestigieuze gebouwen (Congrespaleis, kerken, ...) en culturele initiatieven (Aula Magna, musea, ...)

- rénovation de parcs urbains (Parc de Bruxelles, Bois de la Cambre, Josaphat, Parc Léopold,...)
- aménagement de promenades vertes.

- renovatie van stadsparken (Park van Brussel, Terkamerenbos, Josaphat, Leopoldpark, ...)
- herinrichting van de Groene wandeling

Structure/organigramme

Structuur/organigram



Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling / Crédits attribués à la Division Organique									
Programma / Programme		2011 realisatie réalisé	2012 initieel initial	2012 aangepast ajusté	2013 voorstel proposition	+/- 2013 - 2012	2014 raming estimation	2015 raming estimation	2016 raming estimation
1. Samenwer- kingsakkoord Fed. Staat - Brussels hfdst Gewest / Accord de Coopération Etat Fédéral - Région Bxl Cap	c b	0 81	0 465	0 465	0 291	0 -174	0 291	0 291	0 291
2.Financierings- fonds / Fonds de financement	fc fb	135 412 137 853	124 844 124 836	124 844 139 836	149 988 124 988	+ 25 144 -14 848	150 000 150 000	150 000 150 000	150 000 150 000
Totalen /Totaux	c b fc fb	0 81 135 412 137 772	0 465 124 844 124 836	0 465 124 844 139 836	0 291 149 988 124 988	0 -174 + 25 144 -14 848	0 291 150 000 150 000	0 291 150 000 150 000	0 291 150 000 150 000

**PROGRAMME 1 : ACCORD DE COOPERATION
ETAT FEDERAL – REGION DE BRUXELLES
CAPITALE**
**Programme d'activités 10: Accord de Coopération
Etat Fédéral – Région de Bruxelles Capitale**

A l'activité 10 sont inscrits les crédits de liquidation pour les paiements à charge des engagements obtenus avant la création du fonds.

A.B. 33 55 10 65.33.03 (Bud DO PA AB) — Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).

(en milliers EUR)

sc	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-	-	-	-	-
b	81	465	291	291	291	291

* 2011 = BA 33 56 21 65.33.03

Note explicative.

Pour 2013, l'estimation provisoire des montants à liquider est de 291 000 EUR.

**PROGRAMME 2 : FONDS DE FINANCEMENT DU
RÔLE INTERNATIONAL ET DE LA FONCTION DE
CAPITALE DE BRUXELLES.**
Objectifs poursuivis
La base légale ou réglementaire

- la Loi spéciale du 08 août 1980 de réformes institutionnelles, modifiée par la loi spéciale du 08 août 1988, notamment l'article 6, § 1^{er}, X, l'article 6, § 3, 5° et l'article 92 bis, § 1^{er} ;
- la Loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux Institutions bruxelloises, notamment l'article 43 ;
- le Protocole d'accord du 09 mai 1989 conclu entre l'Etat Belge et l'Exécutif de la Région de Bruxelles-Capitale, relatif aux travaux à réaliser en faveur des institutions européennes sur le territoire de la Région de Bruxelles-Capitale ;
- l'Accord de coopération du 09 mai 1990 entre l'Etat et la Région de Bruxelles-Capitale, relatif à la répartition et à la destination de biens immeubles ;
- le Protocole d'accord du 06 juin 1991 et son avenant du 29 septembre 1991, relatifs aux aspects particuliers de la desserte ferroviaire de Bruxelles ;
- l'Accord de coopération du 15 septembre 1993 entre l'Etat Fédéral et la Région de Bruxelles-

**PROGRAMMA 1: SAMENWERKINGSAKKOORD
FEDERALE STAAT – BRUSSELS
HOOFDSTEDELIJK GEWEST**
**Programma-activiteit 10 - Samenwerkingsakkoord
Federale Staat – Brussels Hoofdstedelijk Gewest**

In activiteit 10 worden alleen vereffeningskredieten ingeschreven voor betalingen op vastleggingen van vóór de oprichting van het fonds.

B.A. 33 55 10 65.33.03 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989)

(in duizendtallen EUR)

ks	2011*	2012	2013	2014	2015	2016
c	-	-	-	-	-	-
b	81	465	291	291	291	291

* 2011 = BA 33 56 21 65.33.03

Verklarende nota.

Voor 2013 wordt voorlopig 291 000 EUR aan vereffeningskredieten ingeschreven.

**PROGRAMMA 2: FONDS TER FINANCIERING VAN
DE INTERNATIONALE ROL EN DE
HOOFDSTEDELIJKE FUNCTIE VAN BRUSSEL**
Nagestreefde doelstellingen
Basiswetgeving of -reglementering

- Bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, gewijzigd bij de bijzondere wet van 8 augustus 1988, inzonderheid het artikel 6, § 1, X, het artikel 6, § 3, 5° en het artikel 92bis, § 1.
- Bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse Instellingen, inzonderheid het artikel 43.
- Protocolakkoord gesloten op 9 mei 1989 tussen de Belgische Staat en de Executieve van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de uit te voeren werken ten behoeve van Europese Instellingen op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
- Samenwerkingsakkoord van 9 maart 1990 tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot de verdeling en de bestemming van onroerende goederen.
- Protocolakkoord van 6 juni 1991 en de bijakte van 29 september 1991, met betrekking tot de bijzondere aspecten van de spoorwegbediening van Brussel.
- Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Staat en het Brussels

Capitale, relatif à certaines initiatives destinées à promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles ;

- les avenants à cet Accord de Coopération : l'avenant n° 1 du 29 juillet 1994, l'avenant n° 2 du 22 mai 1997, l'avenant n° 3 du 29 janvier 1998, l'avenant n° 4 du 2 juin 1999, l'avenant n° 5 du 28 février 2000, l'avenant n° 6 du 16 janvier 2001, l'avenant n° 7 du 27 février 2002, l'avenant n° 8 du 20 février 2003, l'avenant n° 9 du 22 avril 2005, l'avenant n° 10 du 6 mai 2008 et l'avenant n° 10 bis du 27 juillet 2011; l'avenant 11 du 8 juin 2012
- la loi du 10 août 2001 créant un Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles tel qu'il a été amendé par la suite.

Objet des dépenses

- Les crédits repris au budget ci-après ressortent de l'application des lois des 08/08/1988 (loi de Compétences) et 12/01/1989 (art. 43) (loi de Financement) par lesquelles l'Etat peut exécuter des travaux à caractère national et/ou international.
- La concrétisation de l'Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles-Capitale du 15/09/1993 et des avenants n° 1 à 11 a été traduite en termes financiers dans les budgets successifs du département.

L'Accord de Coopération entre l'Etat et la Région de Bruxelles Capitale est en effet un accord politique par lequel l'Etat fédéral s'engage à mettre à la disposition de la région 49 578 704 EUR par an de 1993 à 1997, 50 570 279 EUR en 1998, 51 561 853 EUR en 1999, 63 956 629 EUR en 2000, 76 351 205 EUR par an en 2001 et 2002 et 101 190 000 EUR par an en 2003, 2004, 2005 et 2006, 125 000 000 EUR en 2007 ; 375 000 000 EUR sur 3 ans (2008 à 2010) ; 375 000 000 EUR sur 3 ans (2012 à 2014) et ce afin de financer l'exécution de certaines initiatives permettant de promouvoir le rôle international et la fonction de capitale de Bruxelles.

Ces initiatives sont fixées en consensus par le Comité de Coopération Etat Fédéral / Région de Bruxelles Capitale, après des négociations souvent longues et difficiles. Après l'approbation du Gouvernement Fédéral et du Gouvernement de la région de Bruxelles-Capitale, l'avenant est signé par les 8 ministres du Comité de Coopération.

La conséquence de cela est que certains programmes sont approuvés tardivement et le commencement des procédures administratives encourt également des retards.

A cela s'ajoutent les délais importants nécessaires pour obtenir les divers accords et autorisations requis :

Hoofdstedelijk Gewest met betrekking tot bepaalde initiatieven bestemd om de internationale rol en de functie van hoofdstad van Brussel te bevorderen.

- de bijakten aan dit Samenwerkingsakkoord: bijakte nr. 1 van 29 juli 1994, bijakte nr. 2 van 22 mei 1997, bijakte nr. 3 van 29 januari 1998, bijakte nr. 4 van 2 juni 1999, bijakte nr. 5 van 28 februari 2000, bijakte nr. 6 van 16 januari 2001, bijakte nr. 7 van 27 februari 2002, bijakte nr. 8 van 20 februari 2003, bijakte nr. 9 van 22 april 2005, bijakte nr. 10 van 6 mei 2008 en bijakte 10bis van 27 juli 2011; bijakte 11 van 8 juni 2012
- bijzondere wet van 10 augustus 2001 ter oprichting van een fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, zoals ze achteraf werd gewijzigd.

Voorwerp van de uitgaven

- De in onderhavig budget voorziene kredieten vloeien voort uit de toepassing van de wetten van 08.08.1988 (Bevoegdheidswet) en van 12.01.1989 (art.43) (Financieringswet) waardoor de Staat werken met een nationaal en/of internationaal karakter kan uitvoeren.
- De concretisering van het Samenwerkingsakkoord Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest van 15.09.1993 en van de bijaktes nrs. 1 tot 11 werd in financiële termen vertaald in de achtereenvolgende begrotingen van het departement.

Het Samenwerkingsakkoord tussen de Staat en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest is een politiek akkoord waarbij de Federale Staat zich verbindt om van 1993 tot 1997 49 578 704 EUR per jaar, in 1998 50 570 279 EUR, in 1999 51 561 853 EUR, in 2000 63 956 629 EUR, in 2001 en 2002 76 351 205 EUR per jaar, in 2003 tot en met 2006 101 190 000 EUR per jaar, voor 2007 125 000 000 EUR ; 375 000 000 EUR voor de periode van 3 jaar (2008 tem. 2010); 375 000 000 EUR (125 miljoen per jaar) voor de periode 2012-2014 ter beschikking te stellen, om de uitvoering van bepaalde initiatieven te financieren, die de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel bevorderen.

Deze initiatieven worden, na bespreking, vastgesteld door het Samenwerkingscomité Federale Staat / Brussels Hoofdstedelijk Gewest, vaak na lange en moeilijke onderhandelingen. Na goedkeuring door de Federale Regering en door de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt de bijakte ondertekend door de acht ministers van het Samenwerkingscomité.

Het gevolg hiervan is dat sommige programma's laatijdig worden goedgekeurd en dat de aanvang van de administratieve procedures eveneens vertraging oploopt.

Hieraan moeten nog de belangrijke termijnen toegevoegd worden die nodig zijn om de vereiste

permis de bâtir, autorisations de l'environnement, attestations de coordination et mobilité, approbation du gouvernement bruxellois, des communes et de diverses administrations.

Dès lors, il arrive fréquemment que certaines initiatives ne puissent être engagées que l'année suivante.

Dans ce contexte, par le passé, il a été sollicité et obtenu que le solde du crédit d'engagement non engagé en fin d'année soit reporté et additionné au crédit d'engagement de l'année suivante.

Pour remédier à cette situation, la loi du 10 août 2001 publiée au Moniteur Belge du 18 septembre 2001 a créé un fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles et modifié ainsi la loi organique du 27 décembre 1990 créant des fonds budgétaires. L'article 3 prévoit un prélèvement de 76,4 millions EUR à partir de l'année budgétaire 2001 sur le produit de l'impôt des personnes physiques, qui sera affecté au fonds (à partir de 2007 porté à 125 millions EUR).

L'activité 55 22 (anciennement 56.22) "Fonds de financement du rôle international et de la fonction de capitale de Bruxelles" est ainsi créée dans le présent programme.

L'avenant n° 9, approuvé au printemps 2005, prévoit une série d'initiatives pour le programme globalisé 2005-2006-2007 pour un montant total de 327 380 000 EUR (cumulés). Compte tenu d'un montant de 169 278 000 EUR prévu à l'avenant n° 8 concernant des initiatives non engagées, le budget total à l'avenant n° 9 se monte à 496 658 000 EUR.

L'avenant n° 10 a été approuvé le 6 mai 2008 et prévoit les crédits relatifs aux années budgétaires 2008-2010. Ce programme porte sur un montant global de 375 000 000 EUR, réparti dans un premier temps à concurrence de 125 000 000 en 2008, 2009 et 2010.

L'avenant n° 10 bis a été approuvé le 16 juin 2011 et actualise le programme des réalisations défini à l'avenant 10 et prévoit un programme budgétaire pour l'année 2011. Cet avenant 10bis a été promulgué le 27/07/2011, publié au Moniteur Belge le 30/08/2011 et porte sur un montant de 334 096 045,96 EUR (report 2010 compris).

Le vendredi 8 juin 2012, le gouvernement fédéral a approuvé l'avenant 11. Celui-ci prévoit des crédits pour les exercices 2012 à 2014.

Le programme global implique un montant total de 375 000 000 EUR, à titre provisoire uniformément répartie sur les années 2012, 2013 et 2014 par

akkoorden en goedkeuringen te bekomen: bouwvergunningen, milieuvergunningen, coördinatie en mobiliteitsattesten goedkeuring van de Brusselse regering, van de gemeenten en de verschillende administraties.

Hierdoor gebeurt het vaak dat bepaalde initiatieven slechts het jaar nadien kunnen vastgelegd worden.

Hiermee rekening houdend werd in het verleden gevraagd en verkregen dat het saldo van het op het einde van het jaar niet vastgelegde vastleggingskrediet, zou overgedragen worden en toegevoegd aan dit van het volgende jaar.

Om hieraan te verhelpen werd overigens bij wet van 10 augustus 2001, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 18 september 2001, een fonds opgericht ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel, waardoor de organieke wet van 27 december 1990 houdende oprichting van begrotingsfondsen, aangepast werd. Artikel 3 voorziet een voorafname van 76,4 miljoen EUR vanaf het begrotingsjaar 2001, op de ontvangst in de personenbelasting, die aan het fonds wordt toegewezen (vanaf 2007 op 125 miljoen EUR gebracht).

De activiteit 55 22 (voorheen 56.22) "Fonds ter financiering van de internationale rol en de hoofdstedelijke functie van Brussel" werd aldus in het huidige programma ingelast.

Bijakte nr. 9, goedgekeurd in het voorjaar 2005, voorziet in een reeks initiatieven voor de programma's 2005 tem. 2007 voor een totaal budget van 327 380 000 EUR (samengevoegd). Rekeninghoudend met een bedrag van 169 278 000 EUR aan niet vastgelegde initiatieven voorzien in bijakte 8, bedraagt het totale budget voor bijakte 9: 496 658 000 EUR.

Bijakte nr. 10 werd goedgekeurd op 6 mei 2008 en voorziet in de kredieten voor de begrotingsjaren 2008-2010. Het totale programma betreft een globaal bedrag van 375 000 000 EUR, voorlopig gelijkmatig verdeeld over de jaren 2008, 2009 en 2010 per schijf van 125 000 000 EUR.

Bijakte 10 bis werd op 16 juni 2011 goedgekeurd. Deze actualiseert het programma vastgesteld bij bijakte nr 10 en voorziet in een programma voor begrotingsjaar 2011. Deze bijakte werd afgekondigd op 27/07/2011 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 30/08/2011. Het totaal voorziene budget bedraagt 334 096 045,96 EUR (incl. overdracht 2010).

Op vrijdag 8 juni 2012 heeft de federale overheid zijn akkoord gegeven over bijakte 11 en voorziet in de kredieten voor de begrotingsjaren 2012-2014.

Het totale programma betreft een globaal bedrag van 375 000 000 EUR, voorlopig gelijkmatig verdeeld over de jaren 2012, 2013 en 2014 per schijf van

tranche de 125 000 000 EUR. Le budget total prévu est de 566 818 €197,01 (y compris les transferts).

Les grands axes de cet avenant n° 11

1. La Mobilité

La mobilité garde une place importante dans les investissements réalisés par Beliris : le budget qui y sera consacré est de près de 195 millions d'EUR, soit environ un tiers de l'ensemble de l'avenant.

- Investissements dans le réseau STIB
- La mobilité des grands axes de circulation

2. Investissements dans le Quartier Européen

3. La revitalisation des quartiers

Nous poursuivons la revitalisation des quartiers plus fragiles de Bruxelles entamée en 2001 en finançant les 4 contrats de quartier annuels : il s'agit de réaménagements complets de voiries, de création d'aires de détente, de sécurisation du trafic, bref, d'un embellissement du cadre de vie de quartiers moins favorisés.

4. La rénovation de logements sociaux

Cinq nouveaux projets de logements sociaux ont été introduits sous l'avenant 11.

5. Les espaces verts et de détente

La présence de parcs et espaces de détente dans notre capitale contribue largement au bien-être des Bruxellois. C'est un plaisir de pouvoir consacrer – via Beliris – des montants importants à la préservation, la restauration ou à la création de poumons verts bruxellois.

6. La culture et le patrimoine

Patrimoine et culture sont intimement liés. Beliris poursuivra ses interventions afin de préserver notre patrimoine et ainsi renforcer l'attractivité de Bruxelles et la diversité de son offre touristique et culturelle.

7. Initiatives diverses

125 000 000 EUR. Het totaal voorziene budget bedraagt 566 818 197,01 EUR (incl. overdrachten).

De hoofdlijnen van bijakte 11

1. Mobiliteit

Mobiliteit blijft in de door Beliris uitgevoerde investeringen een belangrijke plaats innemen: het budget daarvoor bedraagt bijna 195 miljoen euro, of ongeveer een derde van het geheel van de bijakte.

- Investeren in het MIVB-net
- Mobiliteit van de grote verkeersassen

2. Investeren in de Europese Wijk

3. Herwaardering van de wijken

We zullen de in 2001 begonnen herwaardering van de meest kwetsbare wijken van Brussel voortzetten door de 4 jaarlijkse wijkcontracten te financieren: het gaat om de volledige heraanleg van de wegen, het inrichten van ontspanningsruimtes, meer verkeersveiligheid, kortom, een opknapbeurt van de leefomgeving van achtergestelde buurten.

4. Renovatie van de sociale woningen

Onder de bijakte 11 werden er vijf nieuwe socialewoningprojecten ingeleid.

5. Groene ruimtes en ontspanningsruimtes

De parken en ontspanningsruimtes in onze hoofdstad leveren een forse bijdrage aan het welzijn van de Brusselaars. Het is fijn om - via Beliris - belangrijke bedragen te kunnen besteden voor het behoud, de restauratie of de oprichting van de Brusselse groene long.

6. Cultuur en erfgoed

Erfgoed en cultuur zijn nauw met elkaar verbonden. Beliris zal zich blijven inzetten om ons erfgoed te vrijwaren en zo de aantrekkelijkheid van Brussel en de diversiteit van zijn toeristisch en cultureel aanbod versterken.

7. Diverse initiatieven

Programme d'activités 20: Personnel**Effectifs**

Niveau	2011	2012	2013
A	50	54,4	61
B	41	48,4	48,4
C	17	11,6	11,6
D	10	7,8	7,8
Totaux	118	122,2	128,8

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Programma-activiteit 20 - Personeel**Effectieven**

Niveau	2011	2012	2013
A	50	54,4	61
B	41	48,4	48,4
C	17	11,6	11,6
D	10	7,8	7,8
Totalen	118	122,2	128,8

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses		(en milliers EUR) / (in duizendtallen EUR)			Uitgaven
Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut
Personnel statutaire	(20 11.00.03)	4 287	4 598	4 404	Statutair personeel
Personnel non-statutaire	(20 11.00.04)	4 266	4 598	4 404	
		1 598	1 603	2 117	Niet-statutair personeel
		1 597	1 603	2 371	
Totaux	fc	5 885	6 201	6 521	Totalen
	fb	5 863	6 201	6 775	

Note explicative.

L'étude du bureau d'études ICTINOS a notamment conclu à la création d'un bureau d'études interne au sein de la Direction Infrastructure de Transports, ainsi que l'engagement de plusieurs urbanistes afin d'améliorer la réalisation de projets relatifs à l'aménagement ou le réaménagement d'espaces publics.

Sur base de l'étude précitée, le plan de personnel 2007 prévoyait, pour la mise en œuvre de l'accord de Coopération Beliris, un cadre de 85 personnes chargé de mettre en œuvre un programme annuel de 100 000 000 EUR.

Entre temps d'une part, l'avenant n°9 à l'Accord de Coopération du 15 septembre 1993 a prévu, à partir de 2007, une augmentation du budget annuel de Beliris de 25 000 000 EUR pour atteindre un montant total de 125 000 000 EUR par an et, d'autre part, l'avenant n°10 à l'Accord de Coopération, approuvé le 6 mai dernier, a consolidé ce budget annuel de 125 000 000 EUR pour les années 2008, 2009 et 2010. Cette augmentation des moyens budgétaires de la D.I.T. génère une nouvelle demande de renforcement de personnel concrétisée dans le plan de personnel 2008 à hauteur de 29 agents complémentaires.

Le plan de personnel pour les années 2009 à 2011 comprenait le recrutement de 6 collaborateurs complémentaires. Malgré le renfort d'effectifs qui a été

Verklarende nota.

Op basis van een externe studie uitgevoerd door ICTINOS werd besloten om binnen deze directie een intern studiebureau op te richten en om een aantal stedenbouwkundigen aan te werven teneinde de projecten inzake aanleg of heraanleg van openbare ruimten te optimaliseren.

Op basis van voormelde studie, voorzag het personeelsplan 2007 voor de uitvoering van het Samenwerkingsakkoord Beliris in een effectief van 85 personen om een jaarlijks programma van 100 000 000 EUR uit te werken.

Ondertussen werd enerzijds door bijakte nr. 9 aan het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 voorzien dat met ingang van 2007 het jaarlijks budget van Beliris met 25 000 000 EUR werd verhoogd om zo een jaarlijks bedrag van 125 000 000 EUR te bereiken en anderzijds werd bij bijakte nr. 10, goedgekeurd op 6 mei 2008, dit bedrag van 125 000 000 EUR geconsolideerd voor de jaren 2008, 2009 en 2010. Deze verhoging van budgettaire werkmiddelen voor de DVI heeft geleid tot een nieuwe aanvraag voor versterking van het personeelsbestand zoals dat vertaald werd in het personeelsplan 2008 o.v.v. een verhoging met 29 bijkomende personeelsleden.

Het personeelsplan voor de jaren 2009 tot 2011 omvat de aanwerving van 6 extra personeelsleden. Ondanks de uitbreiding van het personeel lijdt Beliris nog steeds

opéré depuis plusieurs années maintenant Beliris souffre encore de manque de personnel pour assurer un respect de planning et une qualité et rigueur suffisantes. Afin d'objectiver le nombre de collaborateurs nécessaires à la réalisation de l'avenant 11, une étude en besoin du personnel va être réalisée. Cette étude aura pour objectif de déterminer les différents paramètres qui permettent de quantifier les ressources humaines nécessaires pour mettre en œuvre l'avenant 11. Un outil sera également fourni afin d'établir ultérieurement le plan du personnel de manière objective à partir de 2013. Sur cette base un plan de personnel 2013 adapté sera introduit.

Les crédits d'engagement et de liquidation prévus pour le personnel tant statutaire (AB 11.00.03) que non statutaire (AB 11.00.04) seront, si nécessaire, modifiés au moyen d'un transfert de crédits, en fonction du nombre de fonctionnaires contractuels qui passeront d'un statut de contractuel à statutaire, suite à la réussite de l'examen spécifique correspondant.

Programme d'activités 21. Frais de fonctionnement

aan een gebrek aan personeel om de naleving van de planning en voldoende kwaliteit en nauwkeurigheid te kunnen afleveren. Om het aantal werknemers te kunnen bepalen dat nodig is om bijakte 11 te kunnen uitvoeren, zal een studie worden gerealiseerd. Deze studie heeft als doel om op objectieve wijze de verschillende parameters te bepalen welke menselijke middelen nodig zijn om de bijakte 11 te kunnen laten uitvoeren. Tevens zal een instrument worden ontwikkeld om op een objectieve manier de personeelsplannen op te stellen vanaf 2013. Op basis hiervan zal een aangepast personeelsplan voor 2013 worden ingediend.

De voorziene vastleggings- en vereffeningskredieten voor zowel statutair (BA 11.00.03) als niet statutair (BA 11.00.04) personeel zullen, indien nodig, door middel van een krediettransfer worden gewijzigd in functie van het aantal contractuele ambtenaren dat, mits het slagen in het daartoe voorzien examen, kan overgaan van een contractueel naar een statutair statuut.

Programma-activiteit 21. Werkingskosten

PA	A.B.	Aard		2011	2012	2013	2014	2015	2016	Nature
21	12.11.01	Werkingskosten	fc	870	1 086	998	1 024	1 040	1 057	Frais de fonctionnement
			fb	748	1 057	1 027	1 019	1 042	1 057	
21	12.11.04	Informatica	fc	18	199	38	36	111	37	Informatique
			fb	179	249	237	61	61	62	
21	21.40.01	Intérêts de retard pour factures payées en retard	fc	449	511	500	350	250	250	Verwijlinteressen wegens te laat betaalde facturen
			fb	402	511	479	350	250	250	
21	74.10.01	Rollend materieel	fc							Matériel roulant
			fb							
21	74.22.01	Uitrusting	fc	46	66	35	35	36	37	Équipement
			fb	73	148	35	35	36	37	
21	74.22.04	Informatica	fc	124	242	320	71	73	74	Informatique
			fb	239	448	355	109	85	87	
Algemeen totaal			fc	1 507	2 104	1 891	1 516	1 509	1 454	Totaux généraux
			fb	1 641	2 413	2 133	1 574	1 473	1 491	

Note explicative.

Depuis mi-2008, Beliris a connu, en exécution du plan de personnel 2008, une forte augmentation des charges du personnel. Cela entraîne en toute logique une augmentation des divers frais de fonctionnement relatifs à l'achat de biens non-durables et de services.

Les estimations des engagements ont été réalisées moyennant une indexation annuelle.

Verklarende nota.

Sedert midden 2008 heeft Beliris in uitvoering van het personeelsplan 2008 een enorme uitbreiding van het personeelsbestand gekend. Dit brengt een logische verhoging van diverse werkingsuitgaven m.b.t. de aankoop van niet duurzame goederen en diensten met zich mee.

De ramingen van de vastleggingen werden ingeschat tegen een jaarlijkse indexering.

Les ordonnancements ont été calculés pour l'ensemble de l'allocation de base 55 21 12.11.01 en respectant la clé de répartition suivante (n= année d'engagement):

n	75,00%
n+1	15,00%
n+2	5,00%
n+3	5,00%

La clé de répartition pour les frais de fonctionnement ci-dessus a été établie sur base des données historiques.

Le montant estimé comprend les dépenses de fonctionnement relatives à :

- Examens
- Avocats
- Prestations de tiers et experts
- Assistance technique
- Jetons de présence et frais de route

Le budget formation doit être fortement augmenté, étant donné que tous les (nouveaux) collaborateurs doivent être formés.

Dans un futur proche, Beliris va énormément investir dans la publicité de ses projets. Cela nécessite une augmentation du budget consacré aux folders, frais de représentation, catering pour vernissages, cadeaux relationnels,...

Les frais pour la consommation de gaz et d'électricité ont été estimés sur base des dépenses des années antérieures. Les montants ont seulement été indexés.

Les indemnités kilométriques et les frais de transport ont été indexés.

Etant donné que Beliris ne dispose pas d'un restaurant ou d'une cafétéria, un chèque repas de 3 EUR par jour de travail presté est attribué au personnel.

Les frais informatiques sont les suivants :

- Cartouches d'encre et toners pour imprimantes
- Achat de matériel pour du backup et de l'envoi de données
- Frais pour assistance externe (entretien, support, expertise)
- Licences
- Location des lignes

De vereffeningen worden voor de gehele basisallocatie 55 21 12.11.01 berekend aan de hand van volgende verdeelsleutel (n = jaar van vastlegging):

n	75,00%
n+1	15,00%
n+2	5,00%
n+3	5,00%

Bovenstaande verdeelsleutel voor werkingskredieten werd opgesteld op basis van historische gegevens.

Het geraamde bedrag omvat de werkingsuitgaven m.b.t.:

- Examens
- Advocaten
- Prestaties van derden en experts
- Technische assistentie
- Zitpenningen en reiskosten

Het vormingsbudget dient fors te worden verhoogd, aangezien alle (nieuwe) medewerkers een vorming dienen te krijgen.

In de nabije toekomst wil Beliris fors investeren in de bekendmaking van haar projecten. Dit vereist een verhoging van het budget voor folders, representatiekosten, catering voor openingsrecepties, relatiegeschenken,...

De kosten voor het verbruik van gas en elektriciteit werden geraamd op basis van de uitgaven van voorgaande jaren. De bedragen werden enkel geïndexeerd.

De km-vergoedingen en vervoerskosten worden geïndexeerd.

Aangezien Beliris niet over een restaurant of cafetaria beschikt, wordt er aan het personeel een *maaltijdbon* van 3 EUR per gepresterde werkdag toegekend.

De informatica-uitgaven:

- Inktpatronen en toners voor de printers
- Aankoop materiaal voor back-up en verzenden van data
- Kosten voor externe bijstand (onderhoud, steun, expertise)
- Licenties
- Huur van datalijnen

A.B. 33 55 21 21.40.01 (Bud DO PA AB) — Intérêts de retard pour factures payées en retard.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	449	511	500	350	250	250
fb	402	511	479	350	250	250

Note explicative.

Suite à l'entrée en vigueur de la loi du 22 mai 2003 portant organisation du budget et de la comptabilité de l'Etat fédéral et conformément aux règlements SEC, les intérêts de retard en faveur des fournisseurs doivent être comptabilisés sur une nouvelle AB 21.40.01. Vu que ces dépenses ne peuvent pas ou à peine être estimées à l'avance, l'allocation de base est inscrite au budget avec un montant fixe correspondant à une provision estimée. En fonction des besoins, ceux-ci seront alimentés au moyen d'une redistribution au départ des crédits de fonctionnement et d'investissement.

Programme d'activités 22. Investissements

A.B. 33 55 22 51.22.19 (Bud DO PA AB) — Promotion exceptionnelle de projets d'excellence scientifique et médicale - soutien aux communes.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	0	0	3 000			
fb	1 722	1 021	-			

Note explicative.

Comme prévu dans l'avenant 11 de l'Accord de Coopération, une subvention de 3 000 000 EUR est accordée à l'Institut Jules Bordet.

A.B. 33 55 22 51.30.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital entreprises et institutions financières.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	29 272	42 117	17 000	27 767	27 741	27 725
fb	518	2 823	10 000	25 941	26 205	26 091

B.A. 33 55 21 21.40.01 (Beg OA AP BA) — Verwijlinteressen wegens te laat betaalde facturen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	449	511	500	350	250	250
fb	402	511	479	350	250	250

Verklarende nota.

Ingevolge de invoering van de wet van 22 mei 2003 houdende organisatie van de begroting en van de comptabiliteit van de federale staat en conform de ESR-regels moeten vanaf 2009 de verwijlinteressen ten gunste van de leveranciers op een nieuwe BA 21.40.01 worden aangerekend. Vermits zulke uitgaven nauwelijks of niet op voorhand kunnen worden geraamd zal de basisallocatie in de begroting worden ingeschreven met een vast bedrag wat overeenkomt met een geschatte provisie. Naargelang de behoeften zullen ze via herverdelingen vanuit de werkings- en investeringsuitgaven gespijsd worden.

Programma-activiteit 22. Investeringsen

B.A. 33 55 22 51.22.19 (Beg OA AP BA) — Uitzonderlijke promotie van excellerende medische en wetenschapsprojecten - steun aan de gemeenten.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	0	0	3 000			
fb	1 722	1 021	-			

Verklarende nota.

Zoals voorzien in bijakte 11 van het Samenwerkingsakkoord zal in 2013 een toelage van 3 000 000 EUR toegekend worden aan het Jules Bordetinstituut.

B.A. 33 55 22 51.30.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten bedrijven en financiële instellingen.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	29 272	42 117	17 000	27 767	27 741	27 725
fb	518	2 823	10 000	25 941	26 205	26 091

Note explicative.

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération). Le montant du crédit de liquidation se justifie de deux façons: macro- et micro-approche. A l'approche macro, les liquidations sont calculées en utilisant une formule. A l'approche micro les liquidations sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 52.10.14 (Bud DO PA AB) — Subvention à l'association Aula Magna.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	-	-	-	-	-	-
fb	42	281	-	-	-	-

Note explicative.

Dans l'avenant 11 de l'accord de coopération, il n'y a pas de subside prévu pour l'association Aula Magna en 2013 et 2014.

A.B. 33 55 22 52.20.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital ASBL de droit privé.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	203	633	2 500	27 767	27 741	27 725
fb	313	511	400	3 909	13 383	21 230

Note explicative.

L'estimation des crédits d'engagements pour les années à venir est basée sur le programme des années à venir (c'est-à-dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération). Le montant des crédits de liquidation est justifié de deux manières: macro- et micro-approche. A l'approche macro, les liquidations sont calculées en utilisant une formule. A l'approche micro les liquidations sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 61.31.01 (Bud DO PA AB) — Subvention au Musée Royal des Beaux-Arts

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

Verklarende nota.

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord). Het bedrag van de vereffeningskredieten wordt op twee manieren verantwoord: macro-aanpak en micro-aanpak. Bij de macro-aanpak werden de vereffeningen berekend via een verdeelsleutel. Bij de micro-aanpak worden de vereffeningen van de projecten individueel geraamd.

B.A. 33 55 22 52.10.14 (Beg OA AP BA) — Toelage voor de vereniging Aula Magna.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	-	-	-	-	-	-
fb	42	281	-	-	-	-

Verklarende nota.

In bijakte 11 aan het Samenwerkingsakkoord wordt voor 2013 en 2014 geen toelage voorzien voor de vereniging Aula Magna.

B.A. 33 55 22 52.20.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten privaatrechtelijke VZW's.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	203	633	2 500	27 767	27 741	27 725
fb	313	511	400	3 909	13 383	21 230

Verklarende nota.

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord). Het bedrag van de vereffeningskredieten wordt op twee manieren verantwoord: macro-aanpak en micro-aanpak. Bij de macro-aanpak werden de vereffeningen berekend via een verdeelsleutel. Bij de micro-aanpak worden de vereffeningen van de projecten individueel geraamd.

B.A. 33 55 22 61.31.01 (Beg OA AP BA) — Toelage aan het Koninklijk Museum voor Schone Kunsten

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	0	0	597			
fb	0	0	-			

Note explicative.

L'avenant 11 de l'Accord de Coopération prévoit un subside de 597 000 EUR pour le financement des travaux de rénovation à l'auditorium et l'aménagement créatif du Palais des Beaux-Arts. Il n'y a pas encore de crédits de liquidation prévus à cet effet.

A.B. 33 55 22 61.41.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital à l'intérieur d'un groupe institutionnel.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	2 122	9 490	2 500	27 766	27 741	27 726
fb	1 591	2 042	2 000	6 845	15 142	21 710

Note explicative.

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération). Le montant du crédit de liquidation se justifie de deux façons: macro- et micro-approche. A l'approche macro, les liquidations sont calculées en utilisant une formule. A l'approche micro les liquidations sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 61.41.11 (Bud DO PA AB) — Subvention au Théâtre Royale de la Monnaie.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2010	2011	2012	2013	2014	2015
fc	1 704					
fb		153	-			

Note explicative.

Pour le moment, il n'y a pas des crédits de liquidation prévus pour la liquidation des subventions accordées au Théâtre Royale de la Monnaie (3 300 000 EUR accordée en 2009 et 1 545 000 accordée en 2010). Si nécessaire, une redistribution au départ des crédits d'investissement sera faite.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	0	0	597			
fb	0	0	-			

Verklarende nota.

Bijakte 11 aan het Samenwerkingsakkoord voorziet in een toelage van 597 000 EUR ter financiering van de renovatiewerken aan het auditorium en de creatieve ruimten van het Paleis voor Schone Kunsten. Er worden hiervoor nog geen vereffeningskredieten voorzien.

B.A. 33 55 22 61.41.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten binnen institutionele groep.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	2 122	9 490	2 500	27 766	27 741	27 726
fb	1 591	2 042	2 000	6 845	15 142	21 710

Verklarende nota.

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord). Het bedrag van de vereffeningskredieten wordt op twee manieren verantwoord: macro-aanpak en micro-aanpak. Bij de macro-aanpak werden de vereffeningen berekend via een verdeelsleutel. Bij de micro-aanpak worden de vereffeningen van de projecten individueel geraamd.

B.A. 33 55 22 61.41.11 (Beg OA AP BA) — Toelage aan de Koninklijke Muntshouwborg.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	1 704					
fb		153	-			

Verklarende nota.

Er worden voorlopig geen vereffeningskredieten voorzien voor het verder vereffenen van de toelagen aan de Koninklijke Muntshouwborg (3 300 000 EUR toegekend in 2009 en 1 545 000 toegekend in 2010). Indien nodig zal een herverdeling vanuit de andere investeringsuitgaven worden doorgevoerd.

A.B. 33 55 22 61.41.13 (Bud DO PA AB) — Subvention à l'Institut Royal des Sciences Naturelles.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc						
fb	336	704	-			

Note explicative.

Pour le moment, il n'y a pas des crédits de liquidation prévus pour la liquidation de la subvention de 3 000 000 EUR accordée en 2009 à l'Institut Royal des Sciences Naturelles. Si nécessaire, une redistribution au départ des crédits d'investissement sera faite.

A.B. 33 55 22 63.31.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital administrations publiques locales.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	24 871	29 311	27 329	27 766	27 741	27 726
fb	8 006	40 315	27 177	26 139	27 767	27 129

Note explicative.

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n° 11 de l'accord de coopération). Le montant du crédit de liquidation se justifie de deux façons: macro- et micro-approche. A l'approche macro, les liquidations sont calculées en utilisant une formule. A l'approche micro les liquidations sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 63.31.15 (Bud DO PA AB) — Subvention accordée aux provinces, aux communes et aux associations de communes pour le déplacement des installations de gaz, d'électricité et d'égouts imposés par l'Etat en vue de l'exécution de travaux publics.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

B.A. 33 55 22 61.41.13 (Beg OA AP BA) — Toelage aan het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc						
fb	336	704	-			

Verklarende nota.

Er worden voorlopig geen vereffeningskredieten voorzien voor het verder vereffenen van de toelage van 3 000 000 EUR die in 2009 aan het Koninklijk Instituut voor Natuurwetenschappen werd toegekend. Indien nodig zal een herverdeling vanuit de andere investeringsuitgaven worden doorgevoerd.

B.A. 33 55 22 63.31.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten lokale overheden.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	24 871	29 311	27 329	27 766	27 741	27 726
fb	8 006	40 315	27 177	26 139	27 767	27 129

Verklarende nota.

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord). Het bedrag van de vereffeningskredieten wordt op twee manieren verantwoord: macro-aanpak en micro-aanpak. Bij de macro-aanpak werden de vereffeningen berekend via een verdeelsleutel. Bij de micro-aanpak worden de vereffeningen van de projecten individueel geraamd.

B.A. 33 55 22 63.31.15 (Beg OA AP BA) — Toelage aan de provincies, gemeenten en intercommunales voor de door het Rijk ten behoeve van de uitvoering van openbare werken bevolen verplaatsing van gas- en elektriciteitsinstallaties en rioleringen.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	532	1 021	2 150	1 000	1 000	1 000
fb	333	1 021	1 976	1 000	1 000	1 000

Note explicative.

Dans le cadre des travaux repris à l'Accord de Coopération, des réseaux concessionnaires doivent être déplacés. Conformément aux règlements en vigueur, des subsides de l'Etat doivent être envisagés.

A.B. 33 55 22 65.33.03 (Bud DO PA AB) — Accord de Coopération Etat Fédéral/Région de Bruxelles Capitale (art. 43 de la loi du 12 janvier 1989).

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	1 751	2 099	1 500	2 000	2 000	2 000
fb	78 284	67 036	22 000	40 277	22 435	12 882

Note explicative.

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 11 de l'accord de coopération). Le montant du crédit de liquidation se justifie de deux façons: macro- et micro-approche. A l'approche macro, les liquidations sont calculées en utilisant une formule. A l'approche micro les liquidations sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 65.33.05 (Bud DO PA AB) — Accord de coopération Beliris - Transferts en capital Région de Bruxelles Capitale.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	32 565	31 868	55 000	27 767	27 742	27 725
fb	4 121	15 315	22 527	37 664	35 810	31 545

Note explicative.

L'estimation des crédits d'engagement pour les années à venir, est basée sur le programme pour les années à venir (c'est à dire l'avenant n ° 11 de l'accord de coopération). Le montant du crédit de liquidation se justifie de deux façons: macro- et micro-approche. A l'approche macro, les liquidations sont calculées en

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	532	1 021	2 150	1 000	1 000	1 000
fb	333	1 021	1 976	1 000	1 000	1 000

Verklarende nota.

In het kader van de werken opgenomen in het Samenwerkingsakkoord moeten vergunningshouders zich verplaatsen. In overeenstemming met de heersende reglementering dienen hiervoor subsidies van de Staat te worden voorzien.

B.A. 33 55 22 65.33.03 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Federale Staat/Brussels Hoofdstedelijk Gewest (art. 43 van de wet van 12 januari 1989).

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	1 751	2 099	1 500	2 000	2 000	2 000
fb	78 284	67 036	22 000	40 277	22 435	12 882

Verklarende nota.

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord). Het bedrag van de vereffeningskredieten wordt op twee manieren verantwoord: macro-aanpak en micro-aanpak. Bij de macro-aanpak werden de vereffeningen berekend via een verdeelsleutel. Bij de micro-aanpak worden de vereffeningen van de projecten individueel geraamd.

B.A. 33 55 22 65.33.05 (Beg OA AP BA) — Samenwerkingsakkoord Beliris - Kapitaaloverdrachten Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	32 565	31 868	55 000	27 767	27 742	27 725
fb	4 121	15 315	22 527	37 664	35 810	31 545

Verklarende nota.

De raming van de vastleggingskredieten voor de komende jaren werd gebaseerd op het programma voor de komende jaren (nl. bijakte nr. 11 aan het Samenwerkingsakkoord). Het bedrag van de vereffeningkredieten wordt op twee manieren verantwoord: macro-aanpak en micro-aanpak. Bij de

utilisant une formule. A l'approche micro les liquidations sont estimées individuellement.

A.B. 33 55 22 65.33.13 (Bud DO PA AB) — Subvention pour l'acquisition de matériel roulant STIB

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	35 000		30 000			
fb	35 000		30 000			

Note explicative.

L'avenant 11 a voulu mettre un accent particulier sur les investissements lourds de la STIB : des investissements seront fait pour l'achat de matériel roulant (trams, bus et métro).

Un montant de 30 000 000 en crédits d'engagement et de liquidation est prévu en 2013.

A.B. 33 55 22 65.33.14 (Bud DO PA AB) — Achat de terrains et bâtiments en faveur de la SDRB

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	3 312					
fb			-			

Note explicative.

Pour le moment, il n'y a pas des crédits de liquidation prévus pour la liquidation de la subvention de 3 312 000 EUR accordée en 2011 à la SDRB pour l'achat du terrain Memling-Gheude. Si nécessaire, une redistribution au départ des crédits d'investissement sera faite.

macro-aanpak werden de vereffeningen berekend via een verdeelsleutel. Bij de micro-aanpak worden de vereffeningen van de projecten individueel geraamd.

B.A. 33 55 22 65.33.13 (Beg OA AP BA) — Toelage voor verwerving van rollend materieel MIVB

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	35 000		30 000			
fb	35 000		30 000			

Verklarende nota.

Bijakte 11 wil de nadruk leggen op de zware investeringen van de MIVB: er zal worden geïnvesteerd in de aankoop van rollend materieel (trams, bussen en metro).

Een bedrag van 30 000 000 EUR aan vastleggings- en vereffeningsskredieten wordt voorzien in 2013.

B.A. 33 55 22 65.33.14 (Beg OA AP BA) — Aankoop gronden en gebouwen tgv het GOMB

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
fc	3 312					
fb			-			

Verklarende nota.

Er worden voorlopig geen vereffeningsskredieten voorzien voor het verder vereffenen van de toelage van 3 312 000 EUR die in 2011 aan het GOMB werd toegekend voor de aankoop van het Memling-Gheude terrein. Indien nodig zal een herverdeling vanuit de andere investeringsuitgaven worden doorgevoerd.

DIVISION ORGANIQUE 56**MOBILITE, TRANSPORT ROUTIER ET SECURITE ROUTIERE**

Dans le cadre de ses objectifs stratégiques, la division organique Mobilité, Transport routier et Sécurité routière veille à mettre en œuvre les priorités définies par le gouvernement :

1 Renforcer la sécurité et la sûreté du mode de transport routier et de son infrastructure

Une mobilité durable à dimension sociale, c'est-à-dire une mobilité sûre et fiable, doit être garantie à tous les citoyens et plus particulièrement aux plus faibles. L'augmentation de la sécurité routière doit donc faire l'objet d'une attention particulière et prioritaire.

La sécurité de tous les usagers de l'espace public doit être équitablement et harmonieusement garantie. La lutte contre l'insécurité routière doit être développée et amplifiée pour atteindre les objectifs fixés aux plans régional et fédéral (Etats Généraux de la Sécurité Routière) ainsi qu'euro-péen (Livre Blanc sur la politique des transports), notamment la réduction du nombre de morts sur la route à maximum 750 par an en 2010 et maximum 500 par an en 2015.

Dans ce cadre, notre division organique, doit notamment contribuer à :

- Réduire les facteurs majeurs d'insécurité routière comme l'excès de vitesse, la conduite sous influence et le non-port de la ceinture de sécurité.
- Réformer la *formation à la conduite* pour permettre à un plus grand nombre de conducteurs de démontrer une conduite responsable.
- Soutenir la politique de contrôle et de poursuite.
- Développer l'analyse des accidents.
- Améliorer les conditions techniques nécessaires aux *véhicules* pour circuler dans le respect de la sécurité de tous les usagers et de l'environnement.
- Etablir les normes minimales de sécurité avec les gestionnaires d'infrastructure.
- Sécuriser le trafic lourd (y compris le transport de marchandises dangereuses) et garantir des conditions de travail correctes aux conducteurs.
- Simplifier la législation et la réglementation en matière de police de la circulation routière pour en

ORGANISATIEAFDELING 56**MOBILITEIT, WEGVERVOER EN VERKEERSVEILIGHEID**

In het kader van zijn strategische doelstellingen zal de organisatieafdeling Mobiliteit, Wegvervoer en Verkeersveiligheid waken over de uitvoering van de prioriteiten vastgelegd door de regering:

1 De veiligheid en beveiliging van het wegvervoer en zijn infrastructuur verhogen

Alle burgers, en in het bijzonder de zwaksten, moeten op een sociale duurzame mobiliteit kunnen rekenen, dat wil zeggen een zekere en betrouwbare mobiliteit. We moeten dus bijzondere en prioritaire aandacht besteden aan een grotere verkeersveiligheid.

We moeten de veiligheid van alle gebruikers van de openbare ruimte op een rechtvaardige en harmonieuze manier waarborgen. We moeten de strijd tegen de verkeersonveiligheid aanbinden en versterken om de doelstellingen te halen van zowel de gewestelijke en federale plannen (Staten-Generaal van de Verkeersveiligheid) als de Europese plannen (Witboek over het vervoersbeleid), nl. het aantal verkeersdoden verminderen tot maximaal 750 per jaar in 2010 en tot maximum 500 per jaar in 2015.

In die context moet onze organisatieafdeling, in het bijzonder een bijdrage leveren om:

- De belangrijkste factoren van de verkeersonveiligheid, zoals de overdreven snelheid, rijden onder invloed en rijden zonder veiligheidsgordel, te verminderen.
- De *rijopleiding* te hervormen, zodat meer bestuurders een verantwoord rijgedrag vertonen.
- Het controle- en vervolgingsbeleid te steunen.
- De ongevalsanalyse te ontwikkelen.
- De nodige technische vereisten voor de *voertuigen* te verbeteren, zodat ze met respect voor de veiligheid van alle gebruikers en voor het milieu kunnen rijden.
- De minimale veiligheidsnormen met de infrastructuurbeheerders vast te leggen.
- Het zwaar vervoer veiliger te maken (met inbegrip van gevaarlijke goederen) en het waarborgen van correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.
- De wetgeving en de regelgeving inzake de verkeerspolitie te vereenvoudigen en er zo

faire des outils plus clairs, mieux connus et mieux compris.

- Apporter un appui aux actions visant à renforcer la sûreté du mode de transport routier, notamment par une bonne connaissance du parc des véhicules, du répertoire de leurs immatriculations, et de l'enregistrement de leurs propriétaires.

La division organique doit également jouer un rôle dynamique de proposition et apporter un soutien efficace au Comité interministériel pour la sécurité routière, de façon à garantir la mise en œuvre d'une politique intégrée de sécurité routière, impliquant les Régions.

2 Protéger les consommateurs, renforcer la régulation, et développer des contrôles de qualité

Pour promouvoir une mobilité durable dans une économie durable, une compétitivité suffisante et honnête et une attention constante aux besoins des consommateurs sont essentielles. Protection du consommateur, régulation effective et performante, et haut niveau de qualité sont étroitement liés.

La division organique Mobilité, Transport routier et Sécurité routière apporte sa contribution à ces objectifs dans le cadre de ses activités de certification (reconnaissance et audit) et d'inspection, et de contrôle sur la route tant par le cadre légal et réglementaire qui les régit que par la manière dont elle les organise.

DIRECTION SECURITE ROUTIERE

1. Missions

- Améliorer la sécurité routière sous tous ses aspects.
- Assurer un suivi proactif ainsi qu'une application correcte et dans les délais de la politique européenne en matière de sécurité routière.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Depuis le 1^{er} septembre 2012 la Direction Sécurité routière abrite les services de réglementation : Réglementation routière et Réglementation véhicules.

Les activités de base et objectifs opérationnels sont:

Préparation et suivi de la politique : formulation de propositions et d'avis par la direction visant à adapter la politique en matière de sécurité routière en fonction de la note de politique générale du Ministre et suivi de sa réalisation.

duidelijkere en beter gekende en begrepen instrumenten van maken.

- De acties ondersteunen die de beveiliging van het wegvervoer willen verhogen door een goede kennis van het wagenpark, van de immatriculatiebestanden en van de registratie van de eigenaars.

De organisatieafdeling moet ook een dynamische rol spelen door voorstellen te doen en door een efficiënte steun te geven aan het Interministeriële Comité Verkeersveiligheid, om zo, samen met de Gewesten, voor de uitvoering van een geïntegreerd verkeersveiligheidsbeleid te zorgen.

2 De gebruikers beschermen, de regulering versterken, en de kwaliteitscontrole ontwikkelen

Om een duurzame mobiliteit in een duurzame economie te bevorderen, zijn een voldoende en eerlijke competitiviteit en een voortdurende aandacht voor de noden van de gebruikers essentieel.

Bescherming van de gebruiker, effectieve en doeltreffende regulering en hoog kwaliteitsniveau zijn zeer nauw verbonden.

De organisatieafdeling Mobiliteit, Wegvervoer en Verkeersveiligheid draagt bij tot deze doelstellingen in het kader van zijn taken inzake certificatie (erkenning en audit), inspectie, en controle op de weg, zowel middels het wettelijk en reglementair kader waardoor zij worden gestuurd als door de wijze waarop zij worden georganiseerd.

DIRECTIE VERKEERSVEILIGHEID

1. Opdrachten

- Verkeersveiligheid in al haar aspecten moet verbeteren.
- Het Europese beleid in het domein van de verkeersveiligheid moet proactief worden gevolgd en tijdig en correct worden geïmplementeerd.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Sinds 1 september 2012, de Directie Verkeersveiligheid, de reglementerende diensten: Verkeersreglementering en Reglementering voertuigen onderbrengen.

De basisactiviteiten en operationele doelstellingen zijn:

Voorbereiding en follow-up van het beleid: het formuleren van voorstellen en adviezen door de directie om het verkeersveiligheidsbeleid bij te sturen op basis van de beleidsnota van de Minister en de follow-up van de realisatie ervan.

Elaboration et modification de la législation et de la réglementation : rédaction de la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et/ou du Conseil des ministres et de la transposition des directives européennes : la plupart de ces activités sont intégrées dans des projets soumis à un suivi.

Approbation, suivi et évaluation des contrats de sécurité routière conclus avec les zones de police : les plans d'action en matière de sécurité routière sont analysés et traités administrativement dans les délais. Le SPF fait le nécessaire pour que les paiements soient effectués à temps et correctement.

Elaboration et rédaction de la législation et de la réglementation concernant le droit de conduire (permis de conduire, formation à la conduite, examens) : rédaction de la base réglementaire des propositions ou décisions du ministre et/ou du Conseil des ministres et de la transposition des directives européennes : la plupart de ces activités sont intégrées dans des projets soumis à un suivi.

Politique en matière de permis de conduire étrangers : reconnaissance réciproque et échange (examen de l'équivalence), négociation d'accords et de règlements bilatéraux (internationaux).

Elaborer la réglementation relative à l'accès à la profession et à l'exercice de cette profession, tant en transport national qu'international, tant pour les personnes que pour les marchandises.

Communication interne et externe : les collaborateurs, les "clients" et les partenaires du service doivent être informés à temps des modifications de la législation et des procédures.

3. Projets

1. Plan d'action pour le respect de l'obligation d'assurance et de contrôle technique des véhicules à moteur

Ce plan d'action coordonné implique également les SPF Economie, Finances, Intérieur, et Justice. Il prévoit des mesures à court et moyen terme dans différents domaines : les enquêtes administratives, la détection sur le terrain, et la politique de sanctions.

2. Plan d'action contre la conduite sous influence et la récidive, et pour le respect de l'obligation de port de la ceinture

Des règles plus sévères et des sanctions plus lourdes seront mises en application.

Opmaak en wijziging van de wetgeving en de reglementering: het uitschrijven van de reglementaire basis voor voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen: het merendeel van deze activiteiten zit vervat in projecten die worden gevolgd.

Goedkeuring, follow-up en evaluatie van de overeenkomsten "verkeersveiligheid" met de politiezones: de actieplannen verkeersveiligheid worden tijdig geanalyseerd en administratief afgehandeld. De FOD doet het nodige om de betalingen tijdig en correct te laten gebeuren.

Het opstellen en uitwerken van de wetgeving en de reglementering betreffende het recht tot sturen (rijbewijs, rijopleiding, examens): het uitschrijven van de reglementaire basis voor voorstellen of beslissingen van de Minister en/of de Ministerraad en voor de omzetting van Europese richtlijnen: het merendeel van deze activiteiten zit vervat in projecten die worden gevolgd.

Beleid inzake vreemde rijbewijzen: wederzijdse erkenning en omwisseling (onderzoek gelijkwaardigheid), onderhandeling van bilaterale (internationale) akkoorden en regelingen.

Het opstellen van de regelgeving voor de toegang tot en de uitoefening van het beroep, zowel voor het nationaal als het internationaal vervoer, zoowel voor personen vervoer als goederenvervoer.

Interne en externe communicatie: de medewerkers, "klanten" en partners van de dienst moeten tijdig worden geïnformeerd over de wijzigingen in de wetgeving en in de procedures.

3. Projecten

1. Actieplan tot naleving van de verzekerings- en keuringsplicht van motorvoertuigen

Door dit gecoördineerd actieplan worden tevens de FOD Binnenlandse Zaken Economie, Financiën, en Justitie, en betrokken.

Het voorziet acties, op korte en middellange termijn, in verschillende domeinen: administratieve vaststelling, detectie op het terrein, en sanctioneringsbeleid.

2. Actieplan tegen het rijden onder invloed, de recidive, en voor de naleving van de gordelplicht

Strengere regels worden toegepast zoals ook zwaardere sancties.

DIRECTION AUTORISATIONS ET PERMIS DE CONDUIRE

1. Missions

Analyser et moderniser le service au citoyen afin d'optimiser ainsi un service accessible à tous, simplifié, transparent et de qualité.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Depuis le 1^{er} septembre 2012, les services opérationnels Transport exceptionnel et Permis de conduire font désormais partie de la nouvelle Direction Autorisations et Permis de conduire.

Les activités de base et objectifs opérationnels sont:

Au niveau du Service Permis de conduire :

Service aux communes :

Au minimum 85% des questions posées par les communes concernant la saisie des données dans la banque de données des permis de conduire doivent être traitées dans les 24 heures. Cette période de 24 heures est suspendue pendant les week-ends et les jours fériés.

Approvisionnement des communes en permis de conduire vierges et autres formulaires :

Approvisionner les communes dans les 14 jours calendriers suivant leur demande en permis de conduire vierges et autres formulaires.

A partir d'avril 2013 uniquement les permis de conduire internationaux seront transportés par transport sécurisé. Les autres permis seront livrés dans les communes par le fournisseur des permis format bancaire.

Secrétariat de la Commission d'appel : convocation des candidats n'ayant pas réussi leur examen pratique et souhaitant faire appel de leur échec. Préparation des dossiers à soumettre aux juges compétents, organisation de la réunion de la commission et demande des protocoles auprès des centres d'examen.

Organisation des examens de brevet, c'est-à-dire l'examen des candidats-instructeurs pour la formation à la conduite. Il existe plusieurs brevets selon la matière traitée (moto, automobile, C+D, etc.). Il y a trois sessions par an.

Délivrance des dérogations au port de la ceinture de sécurité. Cette délivrance s'effectue sur la base d'un certificat médical. Cette procédure sera affinée et améliorée afin de renforcer la sécurité routière.

DIRECTIE VERGUNNINGEN EN RIJBEWIJZEN

1. Opdrachten

De dienstverlening aan de burger moet worden geanalyseerd en gemoderniseerd om zo een laagdrempelige, vereenvoudigde, transparante en kwalitatieve dienstverlening te optimaliseren.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Sinds 1 september 2012, zullen de operationele diensten Uitzonderlijk vervoer en Rijbewijzen voortaan deel uit maken van een nieuwe Directie Vergunningen en Rijbewijzen.

De basisactiviteiten en operationele doelstellingen zijn:

Op het niveau van de dienst Rijbewijzen :

Dienstverlening aan de gemeenten:

Minimaal 85% van de vragen die de gemeenten stellen i.v.m. de gegevensinvoer in de databank van de rijbewijzen moeten binnen 24 uur behandeld zijn. Hierbij wordt de periode van 24 uur opgeschort tijdens weekends en op feestdagen.

De bevoorrading van de gemeenten met blanco rijbewijzen en andere formulieren:

De gemeenten binnen 14 kalenderdagen na hun aanvraag bevoorraden met blanco rijbewijzen en andere formulieren. (continu).

Vanaf april 2013 zullen nog enkel de blanco internationale rijbewijzen bevoorraden worden aan de gemeenten. Alle andere worden door de leverancier van de rijbewijzen in bankkaartformaat aan de gemeenten geleverd.

Secretariaat van de Beroepscommissie: uitnodigen van kandidaten die niet geslaagd zijn voor het praktisch examen en die hiertegen in beroep willen gaan. Voorbereiden van de dossiers die aan de bevoegde rechters moeten worden voorgelegd, organiseren van de vergadering van de commissie, opvragen van de protocollen bij de examencentra.

Organisatie van brevetexamens, i.e. het examineren van kandidaat-instructeurs voor de rijopleiding. Er bestaan verschillende brevetten, naargelang van de behandelde materie (moto, auto, C+D etc.). Er zijn drie sessies per jaar.

Aflevering van attesten voor vrijstelling van het dragen van de veiligheidsgordel. Dit gebeurt op basis van een medisch attest. De procedure zal worden verfijnd en verbeterd om de verkeersveiligheid te versterken.

Au niveau du Service Transport Exceptionnel (STE) :

Délivrance des autorisations de transport exceptionnel:

- 95% des demandes reçues, recevables et enregistrées sont traitées dans les 5 jours ouvrables (J+4, J = jour ouvrable d'enregistrement) par le Service Transport exceptionnel. Traiter signifie délivrer ou demander des informations supplémentaires auprès du demandeur ou encore demander conseil auprès des gestionnaires, donc réserver une suite administrative à chaque demande ;
- 95 % des autorisations délivrées pour lesquelles le Service Transport exceptionnel disposait de toutes les informations, sont traitées dans les 5 jours ouvrables ;
- 95 % des autorisations délivrées, pour lesquelles le Service Transport exceptionnel devait néanmoins demander des informations auprès des gestionnaires, sont traitées dans les 10 jours ouvrables (J+9, J = jour d'inscription, d'enregistrement dans le système). Cet objectif est réparti sur 3 ans.

Depuis le premier janvier 2011 la délivrance des autorisations est payante et un software pour des demandes on-line est développé.

Au niveau du service Accès au Marché :

La délivrance des licences de transport national ou communautaire et, le cas échéant, les autorisations de transport extracommunautaire aux (candidats-) transporteurs ; ainsi que la délivrance d'attestations à certaines catégories de conducteurs.

L'organisation des examens relatifs à la capacité professionnelle dans le domaine du transport de marchandises et de voyageurs par route.

3. Projets

1. 3^{ème} directive : introduction du permis de conduire "modèle carte bancaire"

Le 26 décembre 2006, le Commission européenne a publié la 3^{ème} directive imposant, d'ici 2013 au plus tard, la conversion du permis de conduire en papier en un modèle de type carte bancaire.

Ce projet comprend :

- la transformation du permis de conduire en papier en un permis de conduire de type carte bancaire ;

Op het niveau van de dienst Uitzonderlijk Vervoer (DUV):

Afleveren van vergunningen voor uitzonderlijk vervoer:

- 95% van de ontvangen, ontvankelijke, geregistreerde aanvragen worden door de DUV binnen vijf werkdagen behandeld (D+4; D = werkdag van registratie). Behandelen is afleveren, of bijkomende informatie bij de aanvrager opvragen of advies bij de beheerders opvragen, dus administratief gevolg geven aan elke aanvraag;
- 95% van de uitgaande vergunningen waarvoor de DUV over alle info beschikte, zijn binnen 5 werkdagen behandeld;
- 95% van de uitgaande vergunningen waarvoor de DUV wél info diende op te vragen aan beheerders zijn binnen 10 werkdagen behandeld (D+9 ; waarbij D = dag van inschrijving, registratie in het systeem) ; deze doelstelling is gefaseerd over 3 jaar.

Sinds 1 januari 2011 zijn de aflevering van vergunningen betalend en is er een software applicatie ontwikkeld om de vergunning on-line te kunnen aanvragen.

Op het niveau van de dienst "Toegang tot de markt :

De uitreiking van nationale of communautaire transportvergunningen uit alsmede getuigschriften voor extracommunautair vervoer aan de (kandidaat-) vervoerders; eveneens de uitreiking van attesten uit aan bepaalde categorieën van bestuurders.

De organisatie van de examens van vakbekwaamheid voor het vervoer over de weg van goederen en reizigers.

3. Projecten

1. 3^{de} richtlijn: invoering van het rijbewijs "bankkaartmodel"

De Europese Commissie publiceerde op datum van 26 december 2006 de 3^{de} richtlijn waarmee de omschakeling van een papieren rijbewijsdocument naar het bankkaartmodel een verplichting wordt tegen uiterlijk 2013. Dit project omvat:

- de omvorming van het papieren rijbewijs naar een rijbewijs volgens bankkaartmodel;

- l'élaboration d'une nouvelle procédure de délivrance et de gestion des permis de conduire (modernisation et simplification de la procédure de délivrance) ;
- l'optimisation de l'introduction des données "permis de conduire" dans le FCPC et l'accessibilité au FCPC pour les tiers (e.a. services de contrôle).

2. Echange des permis de conduire étrangers

L'échange de permis de conduire étrangers est basé sur des conventions et des accords internationaux ainsi que sur la réglementation nationale (lois et arrêtés royaux). Compte tenu de la réglementation européenne, l'application de l'ensemble de ces règles pose des problèmes concrets soit en fonction du pays, soit en fonction d'un dossier spécifique.

La pratique constante de la résolution ponctuelle des problèmes spécifiques aboutit à une gestion confuse des échanges de permis de conduire étrangers. Il en résulte le non-respect de certaines règles, l'imprécision des décisions, l'insatisfaction des personnes concernées et des communes, la délivrance de permis de conduire à des personnes inaptes à la conduite et, finalement, une gestion difficile du service.

L'objectif consiste à rechercher des solutions en ce qui concerne :

- le respect des règles, la simplification et la transparence ;
- l'amélioration de la sécurité routière ;
- la limitation des délais d'attente pour le demandeur afin qu'il puisse rapidement disposer des documents nécessaires en matière de permis de conduire.

Une description claire des processus "AS IS" et une définition des processus "TO BE" sont indispensables dans ce projet.

3. Collecte d'informations relatives à l'échange pratique et opérationnel de données entre le Service Transport exceptionnel et les gestionnaires de l'infrastructure

La collecte et l'échange des informations disponibles concernant l'infrastructure et les autorisations délivrées ainsi que les informations relatives aux possibilités multimodales optimisent le service aux clients et améliorent la sécurité routière. L'objectif consiste dès lors à aboutir à un échange de données structuré et obligatoire entre le Service public fédéral et les régions.

4. Interaction du service Transport Exceptionnel avec les services de contrôle

Le but est d'harmoniser l'enregistrement par les divers services de contrôle afin de pouvoir traiter

- de l'élaboration d'une nouvelle procédure de délivrance et de gestion des permis de conduire (modernisation et simplification de la procédure de délivrance) ;
- l'optimisation de l'introduction des données "permis de conduire" dans le FCPC et l'accessibilité au FCPC pour les tiers (e.a. services de contrôle).

2. Omwisseling van buitenlandse rijbewijzen

De omwisseling van vreemde rijbewijzen is gebaseerd op internationale conventies, internationale akkoorden, nationale regelgeving (Wet en KB). Rekening houdend met de Europese regelgeving, stellen zich concrete problemen bij de toepassing van al deze regels hetzij op basis van het land hetzij op basis van een specifiek dossier.

De voortgezette praktijk van punctuele oplossingen voor specifieke problemen leidt tot een onoverzichtelijk beheer van de omwisseling van vreemde rijbewijzen. Hierdoor worden een aantal regels niet nageleefd, is er onduidelijkheid in de beslissingen, ontevredenheid bij de betrokkenen en bij de gemeenten worden er rijbewijzen afgeleverd aan personen die niet geschikt zijn om te sturen en moet tenslotte een moeilijk beheer binnen de dienst worden vastgesteld.

Er wordt gestreefd naar oplossingen m.b.t.:

- het naleven van de regels, vereenvoudiging en transparantie;
- de verhoging van de verkeersveiligheid;
- het beperken van de wachttijden voor de aanvrager zodat deze snel over de nodige rijbewijsdocumenten kan beschikken.

Een duidelijke beschrijving van de processen AS IS en een definitie van de processen TO BE zijn onontbeerlijk in dit project.

3. Inzameling van informatie met betrekking tot de praktische, operationele gegevensuitwisseling tussen de dienst Uitzonderlijk Vervoer en de infrastructuurbeheerders

De inzameling en uitwisseling van beschikbare informatie omtrent infrastructuur en afgeleverde vergunningen en vervolgens de informatie in verband met multimodale mogelijkheden, optimaliseert de dienstverlening aan de klant en verhoogt de verkeersveiligheid. Er wordt dan ook naar een gestructureerde en dwingende uitwisseling van gegevens tussen de Federale Overheidsdienst en de Gewesten gestreefd.

4. Interactie van de dienst Uitzonderlijk vervoer met de controlerende diensten

Er wordt gestreefd naar afstemming in de registratie door de verschillende controlediensten om in een

statistiquement dans une phase ultérieure les infractions en matière de transport exceptionnel et, dans la mesure du possible, d'améliorer la procédure de délivrance et/ou d'adapter, par exemple, les temps de conduite ou la signalisation requise.

DIRECTION CONTROLE DU TRANSPORT ROUTIER

Cette direction est chargée de la prévention, de la recherche et de la répression des infractions à la législation et à la réglementation en matière de transport routier de personnes et de marchandises. Cette direction poursuit par son action les 3 objectifs suivants :

- l'amélioration de la sécurité routière (y compris en ce qui concerne les marchandises dangereuses);
- la garantie de conditions de travail correctes aux conducteurs ;
- la promotion de la loyauté de la concurrence entre les transporteurs.

Dans ce domaine, elle collabore étroitement, dans le cadre d'un plan d'action national, avec les autres services belges de contrôle intéressés par le transport routier. Elle collabore également avec les instances de contrôle de 9 pays européens dans le cadre de l'accord "Euro Contrôle Route".

DIRECTION DE L'HOMOLOGATION ET DE L'IMMATRICULATION DES VEHICULES (DIV)

1. Missions

La DIV a deux activités de base.

La première est de délivrer des certificats d'homologation pour les véhicules et leurs éléments. A cet effet, il est vérifié si les véhicules et les éléments répondent à la réglementation nationale et/ou internationale existantes et s'ils ne présentent pas de danger pour la sécurité routière, la santé publique ou l'environnement. Les données de l'homologation sont ensuite transmises notamment au service - Immatriculations afin de permettre et de contrôler les immatriculations.

La seconde est l'immatriculation des véhicules, avec également des tâches particulières :

- la radiation de plaques d'immatriculation ;
- la délivrance de plaques personnalisées ;
- la délivrance de plaques marchandes et des plaques essai ;
- la communication d'informations concernant les immatriculations ;
- la participation active au sein d'organisations européennes ;

latere fase de overtredingen op het uitzonderlijk vervoer statistisch te kunnen verwerken en – indien mogelijk – verbeteringen aan te brengen in de afgifteprocedure of bij aanpassing van bv. de rijtijden of vereiste signalisatie.

DIRECTIE CONTROLE VAN HET WEGVERVOER

Deze directie is belast met het voorkomen, opsporen en beteugelen van overtredingen tegen de wetgeving en de reglementering betreffende het vervoer van goederen en personen, die over de weg worden begaan. De dienst streeft de drie volgende doelstellingen na:

- het verbeteren van de verkeersveiligheid (inbegrepen de gevaarlijke goederen);
- het bevorderen van de eerlijke mededinging tussen vervoerders;
- het waarborgen van correcte arbeidsvoorwaarden voor de chauffeurs.

Op dit vlak werkt ze nauw samen met de andere Belgische controlediensten voor het wegvervoer in het raam van een nationaal actieplan. De dienst werkt ook samen met de controlediensten van negen andere Europese landen in het kader van het akkoord "Euro Controle Wegen".

DIRECTIE HOMOLOGATIE EN INSCHRIJVING VOERTUIGEN (DIV)

1. Opdrachten

De DIV heeft twee kernactiviteiten.

De eerste is de aflevering levert van goedkeuringscertificaten voor voertuigen en onderdelen daarvan. Hierbij wordt nagegaan of voertuigen en onderdelen voldoen aan de bestaande nationale en/of internationale reglementering en of ze geen gevaar vormen voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu. Vervolgens worden de gegevens van de goedkeuring aangeleverd aan o.a. de dienst Inschrijvingen om de inschrijving mogelijk te maken en te controleren.

De tweede is de inschrijving van voertuigen nog een aantal bijzondere taken :

- schrappingen van kentekenplaten;
- afleveren van gepersonaliseerde kentekenplaten;
- afleveren van handelaars- en proefrittenplaten;
- verstrekken van inlichtingen rond inschrijvingen;
- actieve deelnames binnen Europese organisaties;

- la lutte contre la criminalité automobile.

Priorités et points d'attention :

- informatisation du service DIV – Homologations
- DIV New, l'application software rénovée du service DIV – Immatriculations est implémentée
- accessibilité téléphonique améliorée

En 2013, la priorité absolue sera donnée à la promotion auprès des citoyens et des entreprises de l'immatriculation par web des véhicules.

2. Activités de base et objectifs opérationnels

Service d'immatriculation

- 90 % des demandes d'immatriculation sont traitées dans les 2 jours ouvrables (J+2). Norme $90\% < X \leq 80\%$. Pour les guichets City Atrium, l'antenne transit, les autres antennes, les demandes envoyées par la poste, les véhicules importés, les plaques personnalisées et les plaques commerciales : norme $85\% < X \leq 75\%$
- le nombre de demandes traitées après 7 jours doit être minimal. Norme : ICP reste constant
- 85 % des demandes d'immatriculation –courrier- non internetisables sont traitées (complet, recommandation ou abandon) à J+2 : norme $85\% > X \geq 75\%$
- 85 % des demandes d'immatriculation –courrier- internetisables sont traitées (complet, recommandation ou abandon) à J+5 : norme $85\% > X \geq 75\%$
- Le nombre de demandes –courrier- non internetisables traitées après 7 jours calendrier doit être minimal. Norme : ICP reste constant
- Le nombre de demandes – courrier - internetisables traitées après 10 jours calendrier doit être minimal. Norme : ICP reste constant.

Radiation des plaques d'immatriculation :

- 99 % des radiations sont effectuées correctement et ne nécessitent aucune rectification ultérieure. Norme $ICP < 1\%$ - pas d'orange - $ICP \geq 1\%$

Infokiosque – Callcenter :

- 90 % des appels téléphoniques offerts sont répondus de manière à satisfaire le citoyen : norme $80\% \leq ICP < 90\%$
- 90% d'appels acceptés parmi les appels offerts : call-center : norme $80\% \leq ICP < 90\%$

- deelname in de strijd tegen autocriminaliteit.

Prioriteiten en aandachtspunten:

- informatisering van de dienst DIV- Homologaties
- DIV New, de hervormde software applicatie van de dienst DIV – Inschrijvingen werd geïmplementeerd
- verbeterde telefonische bereikbaarheid

In 2013 zal absolute prioriteit gegeven worden aan de bevordering bij de burgers en de ondernemingen de inschrijving per web voor een voertuig.

2. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen.

Dienst inschrijvingen

- 90 % van de aangeboden inschrijvingen worden binnen de 2 werkdagen (D+2) behandeld. Norm $90\% < X \leq 80\%$. Voor de loketten City Atrium, het transiokantoor, de overige kantoren, de aanvragen opgestuurd per post, de ingevoerde voertuigen, de gepersonaliseerde kentekenplaten en de commerciële kentekenplaten: norm $85\% < X \leq 75\%$
- het aantal behandelde aanvragen na 7 dagen moet minimaal zijn. Norm : KPI blijft constant
- 85 % van de aangeboden inschrijvingen worden – per post – niet internetiseerbaar worden binnen de 2 werkdagen (D+2) behandeld (afgehandeld, aanbevolen of onderbroken) : norme $85\% > X \geq 75\%$
- 85% van de aangeboden inschrijvingen – per post – internetiseerbaar (afgehandeld, aanbevolen of onderbroken) worden binnen de 5 werkdagen behandeld : norme $85\% > X \geq 75\%$
- het aantal aanvragen – per post – niet internetiseerbaar behandeld na 7 kalenderdagen moet minimaal zijn. Norm : KPI blijft constant
- het aantal aanvragen – per post – internetiseerbaar behandeld na 10 kalenderdagen moet minimaal zijn. Norm : ICP blijft constant.

Schrapping van kentekenplaten:

- 99 % van de schrappingen worden correct uitgevoerd en vereisen achteraf geen correctie. Norm $KPI < 1\%$ - geen oranje - $KPI \geq 1\%$

Infokiosk – Callcenter:

- 90% van de telefonische aanmeldingen worden op bevredigende wijze beantwoord : norme $80\% \leq ICP < 90\%$
- 90% van de telefonische aanmeldingen worden aangenomen : call-center : norme $80\% \leq ICP < 90\%$

WebDIV :

- 75% de demandes d'immatriculation "Internet" réalisées entièrement (chiffre +/- constant repris dans les statistiques mensuelles de WebDIV). Norme 70% < ICP < 75 %

Service homologations

Homologations :

- délivrance de certificats d'homologation de type de véhicules : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de certificats d'homologation de type de systèmes : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de certificats d'homologation par véhicule : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de validations pour des homologations déjà délivrées dans un autre Etat membre de l'Union européenne : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de certificats pour des véhicules adaptés en faveur de personnes handicapées : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 75 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de certificats d'homologation européenne de type de véhicules : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de certificats d'homologation nationale de type de véhicules : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de certificats d'homologation européenne de type de systèmes : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de certificats d'homologation nationale de type de systèmes : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 60 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de dérogations : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de suppléments : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande.

WebDIV:

- 75% van de aanvragen tot inschrijving "Internet" worden volledig gerealiseerd (cijfer vermeld in de maandelijkse statistieken WebDIV blijft +/-). Norm 70% < ICP < 75 %

Dienst homologaties

Homologaties:

- aflevering van typegoedkeuringscertificaten voor voertuigen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van typegoedkeuringscertificaten voor systemen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van individuele goedkeuringscertificaten: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van validaties voor goedkeuringen reed afgeleverd in een andere Europese lidstaat: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van goedkeuringen voor voertuigen aangepast voor minder validen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 75 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van Europese typegoedkeuringscertificaten voor voertuigen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van nationale typegoedkeuringscertificaten voor voertuigen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van Europese typegoedkeuringscertificaten voor systemen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van nationale typegoedkeuringscertificaten voor systemen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 60 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van afwijkingen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van uitbreidingen: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag.

Norme $85\% \geq X \geq 75\%$

- délivrance de duplicata/attestation conformité : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- numéros de référence : 85% introduction des données relatives aux véhicules dans les différentes banques de données dans les 30 jours. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de la validation pour des véhicules déjà homologués dans un autre Etat membre de l'Union européenne : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- délivrance de la validation pour des motos déjà homologués dans un autre Etat membre de l'Union européenne : 85 % des dossiers complets sont traités dans les 30 jours calendrier suivant la demande. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$

Service à la clientèle :

- livraison au client : 85% des dossiers terminés sont après paiement délivrés au client endéans les 15 jours calendrier. Norme $85\% \geq X \geq 75\%$
- x% des dépositeurs d'un dossier, d'une question, reçoivent une information sur leur dossier endéans les 15 jours ouvrables. Norme $75\% \leq x < 90\%$

3. Projets

Service d'immatriculation

1. EUCARIS II

Le 29 juin 2000, le traité relatif au système d'information européen concernant les véhicules et les permis de conduire (EUCARIS) a été signé à Luxembourg par les trois pays du Benelux, l'Allemagne et le Royaume-Uni. La signature a permis la mise en œuvre et l'exploitation d'un système d'échange de données en temps réel entre les organismes nationaux responsables de l'immatriculation des véhicules dans leur pays respectif. Rien ne s'oppose donc plus à la ratification du Traité. Entre-temps, l'application software EUCARIS II est implémentée et opérationnelle.

2. Immatriculation des cyclomoteurs

Ce projet devra être implémenté en deux phases : d'abord les nouveaux cyclomoteurs, ensuite l'ensemble des cyclomoteurs circulant déjà sur la voie publique.

Cette évolution devra se faire de manière maximale dans un esprit de simplification administrative.

Norm $85\% \geq X \geq 75\%$

- aflevering van duplicaten / gelijkvormigheidsattesten: 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- referentienummers: 85% invoering van gegevens met betrekking tot voertuigen in de verschillende databanken binnen de 30 dagen. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van validaties voor goedkeuringen voor voertuigen reeds afgeleverd in een andere Europese lidstaat : 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- aflevering van validaties voor goedkeuringen voor moto's reeds afgeleverd in een andere Europese lidstaat : 85 % van de volledige dossiers worden behandeld binnen de 30 kalenderdagen volgend op de aanvraag. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$

Klantgerichtheid:

- aflevering aan de klant: 85% van de afgehandelde dossiers worden na betaling binnen de 15 kalenderdagen afgeleverd aan de klant. Norm $85\% \geq X \geq 75\%$
- x% van de indieners van een dossier, een vraag, krijgen binnen de 15 werkdagen een informatie over de toestand van hun dossier. Norm $75\% \leq x < 90\%$

3. Projecten

Dienst inschrijving voertuigen

1. EUCARIS II

Op 29 juni 2000 werd te Luxemburg het Verdrag betreffende een Europees voertuig- en rijbewijsinformatiesysteem (EUCARIS) ondertekend door de drie Beneluxlanden, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. De ondertekening heeft de tenuitvoerlegging en exploitatie mogelijk gemaakt van een systeem voor gegevensuitwisseling in reële tijd tussen de nationale instellingen verantwoordelijk voor de inschrijving van voertuigen in de respectieve landen. Niets staat een ratificering van het Verdrag dus nog in de weg. Ondertussen is de softwareapplicatie van EUCARIS II geïmplementeerd en operationeel.

2. Inschrijving bromfietsen

Dit project wordt in twee fases geïmplementeerd: eerst de nieuwe bromfietsen, daarna alle bromfietsen die reeds op de openbare weg rijden.

Deze evolutie zal maximaal een aanpak van administratieve vereenvoudiging moeten toepassen.

3. Immatriculations temporaires

Parmi les différents types d'immatriculation de véhicules, les immatriculations transit occupent une place particulière. En résumé, les immatriculations transit sont valables pour :

- les Belges résidant à l'étranger ;
- les personnes résidant en Belgique mais non encore inscrites dans le registre de la population (mais très souvent dans le registre d'attente) ;
- les véhicules destinés à l'exportation ;
- les personnes ayant leur résidence principale à l'étranger.

Ce sont principalement ces immatriculations transit qui posent des problèmes. Les agences douanières qui se chargent de l'assurance et qui remplissent souvent aussi les formulaires d'immatriculation, contestent plus que régulièrement les contrôles effectués par la DIV en matière de falsification de factures, passeports internationaux, certificats de visite, vignettes d'assurance, etc. Les immatriculations temporaires sont régies par l'arrêté royal du 20 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules et par l'arrêté ministériel du 23 juillet 2001 relatif à l'immatriculation de véhicules. L'arrêté royal précité distingue clairement l'immatriculation transit (lorsqu'une exemption des droits d'importation et de TVA est accordée) de l'immatriculation provisoire de courte durée dans les autres cas. Lors de ces immatriculations, une plaque transit est délivrée, munie dans le premier cas, d'un autocollant rouge et dans l'autre cas, d'un autocollant bleu indiquant la durée de validité. Il existe également des immatriculations temporaires de longue durée, pour lesquelles il est délivré des plaques d'immatriculation internationales (chiffres bleus sur fond blanc).

Problèmes principaux rencontrés lors d'immatriculations transit :

- a. Mécontentement du secteur concernant le contrôle occasion obligatoire, même en cas d'immatriculation sous une plaque transit.
- b. Le fait que le PVA ou le certificat de conformité des véhicules destinés à l'exportation ne sont pas contrôlés, de sorte que la Belgique devient une plaque tournante pour les véhicules importés de l'extérieur de l'Union européenne.
- c. Des personnes qui étaient inscrites dans le registre d'attente continuent, après leur inscription dans les registres de la population, à utiliser la plaque transit, au lieu de demander une plaque d'immatriculation normale.
- d. La taxe de circulation et la taxe de mise en circulation ne sont pas dues et doivent uniquement être payées après une déclaration spontanée.

3. Tijdelijke inschrijvingen

Binnen de problematiek rond inschrijvingen van voertuigen neemt de inschrijving van voertuigen met transitplaten toch een bijzondere plaats in. Samengevat gelden transitinschrijvingen voor:

- Belgen verblijvend in het buitenland;
- personen die nog niet in het bevolkingsregister opgenomen zijn en wel in België verblijven (meestal opgenomen in wachtregister);
- voertuigen bestemd voor export;
- personen met hoofdverblijfplaats in het buitenland.

Deze vormen van inschrijvingen baren veel zorgen. Douaneagentschappen die instaan voor de verzekering en vaak ook de inschrijvingsformulieren invullen, betwisten meer dan regelmatig de controle die de DIV uitoefent op valsheid in facturen, internationale paspoorten, technische keuringsattesten, verzekeringsvignettes, enz. ... De wettelijke basis voor de tijdelijke inschrijvingen werd geregeld bij het koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen en het ministerieel besluit van 23 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen. In voormeld koninklijk besluit wordt duidelijk het onderscheid gemaakt tussen de transitinschrijving (wanneer een vrijstelling van rechten bij invoer of van btw werd verkregen) en een voorlopige inschrijving van korte duur in de andere gevallen. Voor deze inschrijvingen wordt een transitplaat afgeleverd met enerzijds een rode, anderzijds een blauwe sticker met de geldigheidsduur. Verder bestaan er nog tijdelijke inschrijvingen van lange duur waarvoor internationale kentekenplaten worden afgeleverd (blauwe cijfers op een witte achtergrond).

Voornaamste pijnpunten van transitinschrijvingen :

- a. Ongenoegen van de sector over de invoering van de verplichte tweedehandskeuring ook in geval van inschrijving onder transitplaat.
- b. Niet controleren van het Proces Verbaal van Goedkeuring (PVG) of het gelijkvormigheidsattest voor de voertuigen bestemd voor uitvoer waardoor België als doorvoerhaven voor wagens die van buiten de Europese Unie worden ingevoerd, wordt gebruikt.
- c. Oneigenlijk gebruik van de transitplaat door personen die van het wachtregister overgaan naar het Belgisch bevolkingsregister en dus onder normale kentekenplaat zouden moeten rijden.
- d. Verkeersbelasting en BIV (belasting op inkeerstelling) zijn niet verplicht en enkel te betalen na spontane aangifte.

Solutions à trouver :

- a. Introduction d'une nouvelle plaque transit, valable 30 jours, pour les véhicules destinés à être exportés.
- b. Maintien restreint de la plaque transit actuelle pour les autres catégories d'ayants droit.

4. Lutte contre la criminalité automobile et la fraude à l'identité

La DIV participe actuellement, sur plusieurs fronts, à la lutte contre la criminalité automobile. Cette collaboration est active tant sur le plan national que sur le plan international. Exemples :

- NOA (Plateforme nationale Autocriminalité) ;
- GOCA ;
- Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg) ;
- Eucaris II ;
- Prüm et les autres activités transfrontalières ;
- Febelauto.

5. Web IV – Plaques commerciales

Les partenaires concernés sont :

- la Banque-Carrefour des Entreprises (BCE) ;
- le SPF Finances.

Situation actuelle.

La DIV a déjà une liaison online avec la BCE. Suite au refus d'immatriculer un véhicule, de nombreuses entreprises ont déjà régularisé leur situation (codes d'activité et de fonction) auprès de la BCE. Les efforts de la DIV ont donc permis en grande partie à la BCE d'actualiser sa propre banque de données. Il reste à la DIV d'établir une liaison avec le SPF Finances, et plus particulièrement, avec l'administration de la TVA. Actuellement, la DIV reçoit électroniquement, une fois par semaine, un aperçu des attestations délivrées. Il est donc difficile de parler d'une liaison online et il est évidemment très difficile pour la DIV de convaincre les assureurs de continuer à utiliser le produit WebDIV.

6. Révision de la réglementation concernant les plaques commerciales

Il a déjà été constaté en 2008 que cette réglementation devait être revue. L'approche retenue devra contribuer à :

- une meilleure utilisation des plaques commerciales ;

Er moeten oplossingen worden gezocht:

- a. De invoering van een nieuwe transitplaat met een beperkte geldigheidsduur (30 dagen) specifiek gericht is op de uitvoer van het voertuig.
- b. Het beperkt behoud van de bestaande transitplaat voor de andere categorieën van gerechtigden.

4. Strijd tegen voertuig- en identiteitsfraude

Op dit ogenblik verleent de directie Inschrijving Voertuigen (DIV) op meerdere fronten haar medewerking aan de bestrijding van voertuigfraude. Dergelijke medewerking kan zowel nationaal als internationaal zijn. Denken we aan:

- Noa (Nationaal Overlegplatform Autocriminaliteit);
- GOCA;
- Association of European Vehicle and Driver Registration Authorities (EReg);
- Eucaris II;
- Prüm en andere crossborderactiviteiten;
- Febelauto.

5. WebDIV – Commerciële kentekenplaten

De betrokken partners zijn:

- de Kruispuntbank der Ondernemingen (KBO);
- de FOD Financiën.

Actuele toestand.

Ondertussen hebben we reeds een online verbinding met de KBO wat ook toelaat dat, door weigering tot inschrijving van de DIV, meerdere ondernemingen zich bij de KBO in orde stellen op het vlak van activiteiten- en functiecodes. Dus grotendeels door de inspanning van de DIV is de Kruispuntbank der Ondernemingen bij machte om zijn databank geactualiseerd te krijgen. Rest dan nog de verbinding met de FOD Financiën en meer bepaald met de btw-administratie. Op dit ogenblik ontvangt de DIV één maal per week op elektronische wijze een overzicht van de attesten die zijn afgeleverd. In zo een geval kan je moeilijk spreken van een online verbinding en is het uiteraard zeer moeilijk voor de DIV om de verzekeraars te overtuigen het product WebDIV te blijven gebruiken.

6. Herwerking reglementering commerciële kentekenplaten

Reeds in 2008 werd vastgesteld dat de problematiek rond de commerciële kentekenplaten moet worden aangepakt. Deze aanpak moet leiden tot:

- een beter gebruik van de commerciële kentekenplaten;

- une révision des activités commerciales qui donnent droit à l'utilisation d'une plaque commerciale ;
- la suppression de la taxe de circulation spontanée ;
- etc.

Le SPF Finances et les représentants du secteur (Federauto, Agoria, etc.) seront associés à cette révision.

7. Banque de données carrefour des véhicules

L'objectif consiste à créer une banque de données reprenant l'ensemble des données concernant les véhicules, auprès de laquelle différents utilisateurs pourront recueillir de l'information ou en donner en fonction de leurs missions respectives. Dans le même temps : créer une nouvelle application pour l'immatriculation des véhicules et informatiser l'homologation des véhicules ; améliorer les performances des applications CONTRIS et TRANSIS ; implémenter la traçabilité des véhicules.

Atteindre les objectifs suivants:

- * développer, adapter, ou compléter les bases de données existantes concernant les véhicules et la mobilité
- * améliorer la qualité et la quantité de données concernant les prestations des véhicules en matière d'environnement, notamment en vue d'une adaptation de la taxe de circulation.

Service homologation

Optimisation du processus d'identification des véhicules par les stations de contrôle

L'objectif consiste à simplifier, via le contrôle technique, la procédure de délivrance des homologations individuelles destinées aux véhicules, tant intracommunautaires qu'extracommunautaires, importés en Belgique.

Une première phase a d'ores et déjà été concrétisée par l'entrée en vigueur de la procédure d'homologation des véhicules précédemment homologués dans un autre Etat membre de l'Union européenne. La procédure concernant les autres véhicules doit encore être simplifiée.

La deuxième phase de ce projet vise à obtenir rapidement des informations fiables et complètes de la part des constructeurs ou de leurs mandataires et à poursuivre la mise en œuvre des principes du marché interne en Europe.

En ce qui concerne les « constructeurs deuxième phase », le projet I FAST permettra de réduire considérablement la durée de la procédure d'homologation.

- een herziening van de beroepsactiviteiten die toegang geven tot het gebruik van een commerciële kentekenplaat;
- de afschaffing van de spontane verkeersbelasting;
- e.a.

Uiteindelijk zal dit gebeuren in overleg met de FOD Financiën en vertegenwoordigers uit de sector, vooral Federauto, Agoria, enz.

7. Kruispuntbank van de voertuigen

Het doel is het oprichten van een gegevensbank waarin het geheel van de gegevens betreffend de voertuigen zijn opgenomen, waaruit verschillende gebruikers informatie zullen kunnen halen of er in onderbrengen in functie van hun respectievelijke opdrachten. Tegelijkertijd : oprichten van een nieuwe applicatie voor de inschrijving van de voertuigen en de homologatie van de voertuigen informatiseren ; de performantie van de applicaties CONTRIS en TRANSIS verbeteren ; de opspoorbaarheid van de voertuigen implementeren.

Volgende doelstellingen moeten worden gehaald:

- * ontwikkelen, aanpassen of aanvullen van de bestaande databanken betreffende de voertuigen en de mobiliteit
- * de kwaliteit verbeteren en de kwantiteit van de gegevens betreffende de prestaties van de voertuigen op het vlak van het milieu, onder meer in het licht van een aanpassing van de rijtaks.

Dienst homologatie

Optimalisering van het identificatieproces van de voertuigen door de keuringsstations

Het is de bedoeling om via de technische keuring de procedure voor de afgifte van individuele homologaties voor in België ingevoerde voertuigen te vereenvoudigen, en dit zowel voor de intracommunautaire voertuigen als voor die van buiten de EG.

Een eerste fase werd al uitgevoerd door de inwerkingtreding van de goedkeuringsprocedure voor de voertuigen die al in een andere lidstaat van de Europese Unie werden gehomologeerd. De procedure voor de andere voertuigen moet dus nog worden vereenvoudigd.

De doelstelling van de tweede fase van dit project bestaat in het snel verkrijgen van betrouwbare en volledige informatie van de constructeurs of hun mandatarissen en het verder implementeren van de principes van de interne markt in Europa.

Wat de "constructeurs 2^{de} fase" betreft, zal het project I FAST toelaten om aanzienlijk de duur van de homologatieprocedure te verminderen.

DIRECTION CERTIFICATION ET INSPECTION

1. Le contexte

La Direction Certification et Inspection a été créée au 1^{er} janvier 2008. Toutes les activités de certification (agrément et audit) et d'inspection des organismes intervenant ont été regroupées dans cette direction afin de renforcer et d'uniformiser les activités d'inspection et d'audit des organismes, de développer des méthodologies de travail communes et de créer des synergies entre ces différentes activités telles que :

- Processus d'inspection standardisé : planification des inspections sur base d'une méthodologie d'analyse des risques, rapportage et suivi systématiques des résultats des contrôles avec retour d'expérience vers la réglementation, informatisation du processus d'inspection, liste de contrôles, ;
- Renforcement ou développement des procédures de certification et d'audit des organismes : définition de critères de qualité pour reconnaître les organismes, rédaction de formulaires standards pour agréer les organismes et de check-lists standardisées pour auditer les organismes certifiés ;
- Elaboration d'une méthodologie d'audit dans le cadre des installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse et de LPG et des organismes de contrôle technique (stations de CT et centres d'examen) ;
- Développement de synergies entre les activités d'inspection et d'audit : les rapports des inspections seront un des éléments d'input pour les tâches d'audit dans l'évaluation du fonctionnement des services ainsi que des domaines à auditer. Les rapports d'audit seront un des éléments de l'analyse des risques pour cibler les domaines à inspecter.

Les secteurs d'activité concernés sont les suivants :

- **La formation et l'accès à la conduite** : les centres d'examen, les auto-écoles, les écoles dans le cadre "rijbewijs op school", les centres de formation et d'examen pour les conducteurs professionnels et pour le permis G, les centres d'examen psycho-médico-social, les communes qui délivrent les permis de conduire ;
- **Les véhicules** : les stations de contrôle technique, les installateurs "LPG –NGV - tachygraphes - limiteurs de vitesse" et les services techniques reconnus par le SPF.
- Les entreprises de transport de **marchandises dangereuses**.

DIRECTIE CERTIFICATIE EN INSPECTIE

1. Context

Op 1 januari 2008 werd de Directie Certificatie en Inspectie opgericht. Deze directie omvat alle activiteiten die te maken hebben met de certificatie (erkenning en audit) en de inspectie van instellingen. Zo wil men de inspectie- en auditactiviteiten versterken en eenvormig maken, gemeenschappelijke werkmethodes ontwikkelen en synergieën tot stand brengen tussen deze verschillende activiteiten:

- Eenvormig inspectieproces: de inspecties plannen op basis van een risicoanalysemethodologie, de controleresultaten systematisch rapporteren en opvolgen, met een terugkoppeling van de ervaringen naar de regelgeving toe, het inspectieproces informatiseren, lijst van de controles, ...;
- De certificatie- en auditprocedures van de instellingen versterken of ontwikkelen: kwaliteitscriteria definiëren om de instellingen te erkennen, standaardgoedkeuringsformulieren en eenvormige checklists voor de audits van gecertificeerde instellingen opstellen, een auditmethodologie uitwerken in het kader van de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers en lpg, en de instellingen voor technische keuring (keuringsstations) en examencentra;
- Inspectierapporten zullen één van de inputelementen vormen voor de Synergieën ontwikkelen tussen de inspectie- en auditactiviteiten: de auditopdrachten bij het evalueren van de werking van de diensten en van de domeinen die we moeten auditeren. De auditrapporten zullen één van de elementen van de risicoanalyse vormen om de domeinen te kiezen die we moeten inspecteren.

Het gaat om de sectoren met de volgende activiteiten:

- De **rijopleiding en de rijbevoegdheid**: de examencentra, de autorijsscholen, de scholen in het kader van het "rijbewijs op school", de opleidings- en examencentra voor de beroepschauffeurs en voor het rijbewijs G, de psycho-medisch-sociale centra, de gemeenten die de rijbewijzen uitreiken;
- De **voertuigen**: De keuringsstations, de "lpg – ngv – tachograaf – snelheidsbegrenzer"-installateurs en de door de FOD erkende technische diensten.
- De ondernemingen die **gevaarlijke goederen** vervoeren

2. Les Missions

La mission de cette direction consiste à “Garantir la sécurité routière grâce à une politique axée sur la régulation et le respect de la qualité par le biais d’une part, des activités de reconnaissance des organismes actifs dans le secteur de la formation et de l’accès à la conduite ainsi que dans le secteur des véhicules et d’autre part, par l’organisation d’inspections ou de missions d’audit dans ces organismes, en soutenant l’expertise technique et du terrain des collaborateurs du SPF”.

La direction contribue à cette mission en :

1. **Certifiant**, selon des critères de qualité prévus dans les dispositions légales et réglementaires, **les organismes** de contrôle technique, les services techniques (laboratoires), les installateurs de tachygraphes, de limiteurs de vitesse, de LPG et NGV, les auto-écoles et les centres de formation et d’examen liés au permis de conduire, et les entreprises de transport de marchandises dangereuses ;
2. **auditant régulièrement ces organismes** pour veiller au respect des conditions initiales de leur reconnaissance et pour examiner la qualité de leurs prestations avec un retour vers la politique du SPF en matière de contrôle et de certification des organismes ;
3. **inspectant de manière inopinée et ciblée** sur base d’une analyse des risques, le respect des lois et des règlements par ces organismes avec un retour vers la politique du SPF en matière de contrôle et de certification des organismes.

3. Les activités de base et les objectifs opérationnels

Au niveau de la Direction

Il s’agit d’une part, de poursuivre la mise en place et l’organisation interne de la DCI et d’autre part, de veiller à optimiser le fonctionnement avec les Services du Permis de conduire et des Véhicules et avec ses partenaires externes au SPF.

1. Renforcer la collaboration entre la Cellule Inspection et la Cellule Certification et Audit.
2. Poursuivre la mise en place des SLA avec le Service du Permis de conduire et du Service Véhicules.
3. Développer une plate-forme d’échange avec nos stakeholders.

2. Opdrachten

De opdracht van deze directie luidt als volgt: “De verkeersveiligheid waarborgen, dankzij een beleid dat zich op de regelgeving en het respect voor de kwaliteit richt, enerzijds door instellingen actief op het vlak van de rijopleiding en de rijbevoegdheid en van de voertuigen te erkennen, en anderzijds door inspecties of audits van deze instellingen te organiseren. Daarbij ondersteunt ze de technische deskundigheid en de terreinervaring van de medewerkers van de FOD.”

De directie levert hiervoor de volgende bijdragen:

1. Zij **certificeert**, volgens de kwaliteitscriteria van de wettelijke en reglementaire bepalingen, de instellingen voor technische keuring, de technische diensten (laboratoria), de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers, lpg en ngv, de rij scholen en opleidings- en examencentra voor het rijbewijs, en de ondernemingen die gevaarlijke goederen vervoeren;
2. zij voert regelmatig **audits** uit van deze instellingen om ervoor te zorgen dat ze hun aanvankelijke erkenningsvoorwaarden naleven en om de kwaliteit van hun prestaties te onderzoeken, met een terugkoppeling naar het beleid van de FOD rond de controle en de certificatie van de instellingen;
3. **op basis van een risicoanalyse inspecteert ze onverwacht en doelgericht** of deze instellingen de wetten en reglementen eerbiedigen, en koppelt dat aan het beleid van de FOD rond de controle op en de certificatie van die instellingen.

3. Basisactiviteiten en operationele doelstellingen

Op het vlak van de Directie

Het gaat er enerzijds om de oprichting en interne organisatie van de DCI voort te zetten, en anderzijds om de werking met de diensten Rijbewijs en Voertuigen en met haar partners buiten de FOD te verbeteren.

1. De samenwerking met de Cel Inspectie en de Cel Certificatie en Audit versterken.
2. Verder werken aan het tot stand brengen van SLA's met de Dienst Rijbewijs en de Dienst Voertuigen.
3. Een forum creëren om met onze stakeholders van gedachten te wisselen.

4. Assurer le suivi du traitement des plaintes, des questions parlementaires et les demandes du Cabinet.

Au niveau de la Cellule Inspection

A. Section du contrôle technique :

1. Organiser l'inspection des stations de contrôle technique sur base d'une analyse des risques et en fonction des demandes et des plaintes :
 - Réaliser le nombre annuel d'inspections prévus dans les COI : 1.322 inspections ;
 - Un rapport de chaque inspection doit être rédigé endéans les 15 jours ;
 - Tous les 2 mois, un rapport récapitulatif des constats est envoyé aux organismes de contrôle technique.
2. Le coordinateur organise, tous les 15 jours, une réunion avec ses collaborateurs :
 - Un PV est rédigé systématiquement.

B. Section du permis de conduire :

1. Organiser l'inspection des communes, des centres d'examen, et écoles dans le cadre de "Rijbewijs op school" sur base d'une analyse des risques et en fonction des demandes et des plaintes :
 - Réaliser le nombre annuel d'inspections prévus dans les COI : 1.536 inspections ;
 - Un rapport de chaque inspection doit être rédigé endéans les 15 jours ;
 - Les constats des inspections des communes sont communiqués par lettre endéans les 15 jours ;
 - Tous les 2 mois, un rapport récapitulatif des constats en centres d'examen est envoyé aux organismes concernés (organismes de contrôle technique, VDAB, TEC, De LIJN, ...).
2. Le coordinateur organise, tous les 15 jours, une réunion avec ses collaborateurs :
 - Un PV est rédigé systématiquement.

Au niveau de la Cellule Certification

A. Section Accès au permis de conduire :

1. Délivrer les agréments aux écoles de conduite, aux centres de formation professionnelle, aux instituts d'examen, aux centres de réintégration des déçus, aux centres de formation permis G :

4. Zorgen dat men de klachtenbehandeling, de parlementaire vragen en de vragen van het kabinet opvolgt.

Op het vlak van de Cel Inspectie

A. Afdeling autokeuring:

1. De inspectie van de keuringsstations organiseren, op basis van een risicoanalyse en volgens de vragen en de klachten:
 - Het in de controle-indicatoren (COI's) geplande jaarlijks aantal inspecties uitvoeren: 1.322 inspecties;
 - Van elke inspectie moet er binnen 15 dagen een verslag zijn;
 - Om de 2 maanden gaat er een samenvattend rapport van de vaststellingen naar de keuringsinstellingen.
2. De coördinator vergadert om de 15 dagen met zijn medewerkers:
 - Er worden systematisch notulen opgemaakt.

B. Afdeling rijbewijs:

1. De inspectie organiseren van de gemeenten, examencentra, scholen in het kader van het "Rijbewijs op school", op basis van een risicoanalyse en volgens de vragen en de klachten:
 - Het in de COI's geplande jaarlijks aantal inspecties uitvoeren: 1.536 inspecties;
 - Van elke inspectie moet er binnen 15 dagen een verslag zijn;
 - De bevindingen van de inspecties van de gemeenten worden binnen 15 dagen schriftelijk medegedeeld.
 - Om de 2 maanden gaat er een samenvattend rapport van de vaststellingen in examencentra naar de betrokken instellingen (keuringsinstellingen, VDAB, TEC, De Lijn, ...).
2. De coördinator vergadert om de 15 dagen met zijn medewerkers:
 - Er worden systematisch notulen opgemaakt.

Op het vlak van de Cel Certificatie

A. Afdeling Toegang tot het rijbewijs:

1. Erkenningen uitreiken aan autorijscholen, beroepsopleidingscentra, examencentra, centra voor het herstel van personen met rijverbod, opleidingscentra rijbewijs G:

- Toute demande d'agrément doit être examinée endéans les 15 jours : une lettre spécifiant le caractère complet ou incomplet sera envoyée endéans ce délai au demandeur ;
 - Les dossiers complets d'agrément doivent être finalisés endéans les 15 jours.
2. Auditer les écoles de conduite, les centres de formation professionnelle, les instituts d'examen, les centres de réintégration des déchus :
 - Réaliser le nombre annuel de missions de contrôle prévues dans les COI : 795 inspections ;
 - Un rapport de chaque mission doit être rédigé endéans les 15 jours ;
 - Un courrier est envoyé endéans les 15 jours aux organismes contrôlés en cas de manquements.
 3. Le coordinateur organise, tous les 15 jours, une réunion avec ses collaborateurs :
 - Un PV est rédigé systématiquement.

B. Section Tachygraphes, limiteurs de vitesse et LPG :

1. Délivrer les agréments aux installateurs de tachygraphes, limiteurs de vitesse et LPG :
 - Toute demande d'agrément doit être examinée endéans les 15 jours : une lettre spécifiant le caractère complet ou incomplet sera envoyée endéans ce délai au demandeur ;
 - Les dossiers complets d'agrément doivent être finalisés endéans les 15 jours.
2. Effectuer le suivi des inspections réalisées par les services techniques reconnus par le SPF pour ces activités :
 - Envoyer endéans les 15 jours les courriers aux ateliers suite aux constats des services techniques repris dans leurs rapports ;
 - Réaliser le nombre annuel des missions de contrôle (à définir dans les COI).

C. Section Organismes de contrôle technique et Services techniques :

1. Reconnaître les services techniques :
 - Toute demande de reconnaissance doit être examinée endéans les 15 jours : une lettre spécifiant le caractère complet ou incomplet sera envoyée endéans ce délai au demandeur ;
 - Les dossiers complets d'agrément doivent être finalisés endéans les 15 jours.

- Elke erkenningsaanvraag moet binnen 15 dagen onderzocht worden: binnen die termijn moet de aanvrager een brief ontvangen waaruit blijkt of de aanvraag al of niet volledig is.
- De volledige dossiers moeten binnen 15 dagen afgehandeld worden.

2. Autorijscholen, beroepsopleidingscentra, examencentra, centra voor het herstel van personen met rijverbod auditeren:

- Het in de COI's geplande jaarlijks aantal controleopdrachten uitvoeren: 795 inspecties;
- Van elke opdracht moet er binnen 15 dagen een verslag zijn;
- Wanneer er tekortkomingen werden vastgesteld, ontvangen de gecontroleerde instellingen binnen 15 dagen een brief.

3. De coördinator vergadert om de 15 dagen met zijn medewerkers:
 - Er worden systematisch notulen opgemaakt.

B. Afdeling Tachografen, snelheidsbegrenzers en lpg:

1. Erkenningen uitreiken aan de installateurs van tachografen, snelheidsbegrenzers en lpg:
 - Elke erkenningsaanvraag moet binnen 15 dagen onderzocht worden: binnen die termijn moet de aanvrager een brief ontvangen waaruit blijkt of de aanvraag al of niet volledig is;
 - De volledige erkenningsdossiers moeten binnen 15 dagen afgehandeld worden.
2. De inspecties van de hiervoor door de FOD erkende technische diensten opvolgen:
 - Binnen 15 dagen de werkplaatsen schriftelijk op de hoogte brengen van de vaststellingen door de technische diensten;
 - Het jaarlijkse aantal controleopdrachten uitvoeren (in de COI's vastleggen).

C. Afdeling Autokeuringsinstellingen en Technische diensten:

- 1 Erkenning van de technische diensten:
 - Elke erkenningsaanvraag moet binnen 15 dagen onderzocht worden: binnen die termijn moet de aanvrager een brief ontvangen waaruit blijkt of de aanvraag al of niet volledig is;
 - De volledige erkenningsdossiers moeten binnen 15 dagen afgehandeld worden.

2. Réaliser les audits des stations de contrôle technique et de centres d'examen suivant le planning annuel:
 - Réaliser le nombre annuel des missions d'audit (à définir dans les COI) ;
 - Le rapport d'audit intermédiaire est rédigé endéans les 15 jours de la fin de la mission : un rapport est envoyé à l'organisme concerné;
 - Le rapport final doit être finalisé 30 jours maximum après la réunion avec l'organisme audité.

4. Projets

1 Méthodologie d'audit des labos

La directive cadre sur l'homologation des véhicules actuellement transposée en droit belge décrit une nouvelle procédure de désignation des services techniques intervenant dans la réception européenne des véhicules. Ces services techniques réalisent soit les essais requis par la réception européenne des véhicules ou de leurs composants, soit ils interviennent pour assurer la conformité de la production des constructeurs.

Ce projet porte sur l'élaboration de la procédure de reconnaissance des services techniques par notre SPF compte tenu des conditions fixées dans la directive cadre, sur la fixation des redevances y relatives et sur la procédure de suivi de cette reconnaissance initiale visant à s'assurer que les services continuent à répondre aux conditions initiales de leur reconnaissance.

2 Méthodologie d'audit des activités "outsourcées" d'inspection des ateliers de tachygraphes et de limiteurs de vitesse

Les activités d'inspection des ateliers d'installateurs de tachygraphes et de limiteurs de vitesse ont été déléguées à l'IBSR. Ce projet porte sur le développement d'une méthode d'audit des activités déléguées pour s'assurer que l'IBSR effectue avec une assurance raisonnable les inspections qui lui ont été confiées. Il s'agit d'organiser une méthode de Haute Surveillance telle que pratiquée actuellement par le service Métrologie du SPF Economie.

Ce projet décrit les processus d'agrément des installateurs de tachygraphes et de limiteurs de vitesse, le processus de contrôle de l'IBSR dans les ateliers des installateurs. Il comporte un benchmarking sur les procédures de contrôle du Service Métrologie du SPF Economie et des affaires maritimes de notre SPF.

- 2 De technische keuringsstations en examencentra volgens de jaarplanning auditeren:
 - Het jaarlijkse aantal auditopdrachten uitvoeren (in de COI's vastleggen);
 - Het tussentijds auditrapport moet binnen 15 dagen na afloop van de opdracht worden opgemaakt: De betrokken instelling ontvangt een verslag;
 - Het eindrapport moet binnen maximaal 30 dagen na de vergadering met de geauditeerde instelling worden opgesteld.

4. Projecten

1. Methodologie om de laboratoria te auditeren

De kaderrichtlijn over de homologatie van de voertuigen wordt momenteel in Belgisch recht omgezet. Ze beschrijft een nieuwe procedure voor de aanduiding van de technische diensten die een rol spelen in de Europese goedkeuring van voertuigen. Deze technische diensten voeren ofwel de proeven uit die de Europese goedkeuring van voertuigen of hun onderdelen vereist, of ze treden op om de gelijkvormigheid van de productie van de constructeurs te waarborgen.

Dit project slaat op de uitwerking van de procedure voor de goedkeuring van de technische diensten door onze FOD, waarbij men rekening houdt met de voorwaarden van de kaderrichtlijn. Het project betreft ook de vaststelling van de bijhorende heffingen en de procedure voor de opvolging van deze aanvankelijke goedkeuring, opdat de diensten zouden blijven beantwoorden aan de aanvankelijke voorwaarden voor hun erkenning.

2. Methodologie om de door de tachografen- en snelheidsbegrenzersateliers uitbestede inspectieactiviteiten te auditeren

Men heeft de inspecties van de tachografen- en snelheidsbegrenzersateliers aan het BIVV uitbesteed. Dit project ontwikkelt een auditmethode voor de gedelegeerde activiteiten, opdat het BIVV ze met een redelijke waarborg zou uitvoeren. Het betreft de organisatie van een methode van hoog toezicht, zoals de dienst Metrologie van de FOD Economie momenteel toepast.

Dit project beschrijft de procedures voor de erkenning van de installateurs van tachografen en snelheidsbegrenzers, en de controleprocedure van het BIVV in de ateliers van de installateurs. Het bevat een vergelijking van de controleprocedures van de dienst Metrologie van de FOD Economie en van de maritieme zaken van onze FOD.

Au final, une méthode d'analyse des risques est développée. Celle-ci consiste à analyser les constats repris dans les rapports d'inspection de l'IBSR et de leur donner une pondération au regard du niveau de risque qu'elle représente pour la sécurité routière.

Cette méthode permettra à la cellule Certification "Tachygraphes, limiteurs de vitesse et LPG" de prendre les actions adéquates, à savoir un contrôle sur place de l'atelier, un envoi d'un courrier avec demande d'informations ou de mise en conformité, aucune action, ...

3 Ciblage des inspections dans les stations de contrôle technique

Les processus d'inspection des organismes ont été analysés. Au terme de ce VPA, il a été recommandé d'organiser des inspections ciblées c'est-à-dire sur certains domaines compte tenu du niveau de risques de ces domaines pour la sécurité routière ou pour le service aux clients.

Par ailleurs, une méthode d'analyse des risques a été développée en 2007 avec la firme de consultance Möbius pour cibler les inspections dans le domaine du transport des marchandises dangereuses.

Ce projet vise d'une part, à utiliser les résultats de ces 2 projets pour développer une méthode d'analyse des risques pour cibler les inspections en stations de contrôle technique et d'autre part, à analyser le processus actuel des inspections dans les stations de sorte à l'harmoniser au sein de l'équipe des inspecteurs.

Ce dernier point comprend la description d'une inspection de l'entrée à la sortie avec un débriefing du chef de station et le développement de check-lists de contrôle standardisées pour tous les domaines d'activités à contrôler (contrôle périodique, occasion, freins, tests diesel, organisation générale de la station, ...).

4 Développer la méthodologie d'audit des stations de contrôle technique et des centres d'examen

Durant l'audit de la firme de consultance KPMG, plusieurs recommandations ont été formulées pour améliorer le fonctionnement des stations de contrôle technique et des centres d'examen.

Suite à cet audit, plusieurs auditeurs ont été recrutés par le SPF pour effectuer des audits réguliers au sein des organismes de contrôle technique. Ce projet est développé par cette équipe de 4 auditeurs. En 2008 et 2009, le projet porte sur le développement de la méthodologie d'audit pour les stations de contrôle technique et pour les centres d'examen. Cette méthodologie est mise en œuvre dans les bureaux centraux des organismes de contrôle technique, dans plusieurs stations et centres d'examen. Sur base de cette application, la

Ten slotte ontwikkelt men een methode voor risicoanalyse. Deze methode analyseert de vaststellingen uit de inspectierapporten van het BIVV en geeft ze een weging volgens hun risiconiveau op het vlak van de verkeersveiligheid.

Met deze methode zal de Cel Certificatie "Tachografen, snelheidsbegrenzers en lpg" de adequate acties kunnen ondernemen, nl. een controle ter plaatse van het atelier, een brief met een vraag om inlichtingen of om zich in overeenstemming te brengen, geen enkele actie, ...

3. Gerichte inspecties in de keuringsstations

Er werd een analyse gemaakt van de procedures om de instellingen te inspecteren. Uit deze VPA volgde de aanbeveling om gerichte inspecties te doen, d.w.z. op bepaalde domeinen, waarbij men rekening houdt met hun risicogehalte voor de verkeersveiligheid of voor de dienstverlening.

In 2007 hebben we trouwens met het consultancybedrijf Möbus een risicoanalysemethode ontwikkeld voor gerichte inspecties op het terrein van het vervoer van gevaarlijke stoffen.

Dit project wil enerzijds de resultaten van deze 2 projecten gebruiken om een risicoanalysemethode te ontwikkelen voor gerichte inspecties in keuringsstations, en wil anderzijds de huidige werkwijze waarmee men de stations inspecteert analyseren, met de bedoeling om ze in de ploeg van inspecteurs gelijkvormig te maken.

Dit laatste punt omvat de beschrijving van een inspectie vanaf de ingang tot de uitgang, met een debriefing van het stationshoofd, en de opmaak van eenvormige controlechecklists voor alle domeinen van te controleren activiteiten (periodieke keuring, tweedehands, remmen, dieseltest, algemene organisatie van het station, ...).

4. De methodologie ontwikkelen om examencentra en technische keuringsstations te auditeren

Tijdens de audit door het consultancybedrijf KPMG werden er verschillende aanbevelingen gedaan om de werking van de technische keuringsstations en examencentra te verbeteren.

Deze audit had als gevolg dat de FOD verschillende auditeurs heeft aangeworven om regelmatig audits van de technische keuringsinstellingen uit te voeren. Deze ploeg van 4 auditoren ontwikkelde dit project. In 2008 en 2009 werkt het project de methodologie uit om de examencentra en de technische keuringsstations te auditeren. Men past deze methodologie toe in de centrale kantoren van de keuringsinstellingen, in verschillende stations en examencentra. Indien nodig stuurt men de methodologie op basis van deze toepassing bij.

méthodologie est adaptée si nécessaire. Dès juin 2009, les rapports d'audit sur 5 organismes de contrôle technique (5 bureaux centraux et 5 stations de contrôle technique) seront disponibles. Fin 2009, les rapports d'audit sur les 5 autres organismes (BC et stations de CT) étaient finalisés ainsi que 5 rapports sur les centres d'examen.

Depuis 2010, la méthodologie d'audit pour les stations de contrôle technique et pour les centres d'examen est finalisée.

5 Ciblage des inspections dans les centres d'examen

Le projet est identique au projet pour les stations de contrôle technique. Il a débuté en juin 2009.

6 Développement d'une application informatique pour les inspections des stations de CT et des centres d'examen

Ce projet vise à développer une application informatique permettant d'encoder les résultats des inspections, d'en assurer un traitement rapide pour l'envoi des courriers aux organismes et d'alimenter la méthode d'analyse des risques.

Une analyse fonctionnelle des besoins a déjà été développée et présentée au service ICT. Ce service a suggéré de développer les check-lists standardisées.

7 Développer une méthode d'analyse des risques pour les inspections dans les communes.

Ce projet vise d'une part, à développer une méthode d'analyse des risques pour cibler les inspections dans les communes selon le niveau de risque des domaines à inspecter et d'autre part, à analyser le processus actuel des inspections dans les communes de sorte à harmoniser les processus d'inspection.

A la fin de ce projet, les domaines à inspecter ainsi que des points d'inspection seront identifiés et feront l'objet de check lists d'inspection, ce qui permettra aussi d'harmoniser les procédures d'inspection au sein de la cellule inspection – permis de conduire.

De auditrapporten over 5 keuringsinstellingen (5 centrale kantoren en 5 keuringsstations) zullen vanaf juni 2009 beschikbaar zijn. De auditrapporten over de 5 andere keuringsinstellingen (centrale kantoren en keuringsstations) evenals 5 rapporten over de examencentra waren eind 2009 klaar.

Vanaf 2010 zal de methodologie om de technische keuringsstations en examencentra te auditeren, volledig op punt staan.

5. Gerichte inspecties in de examencentra

Het project is gelijk aan dit van de stations voor technische keuring. Het is opgestart in juni 2009.

6. Een informatica-instrument ontwikkelen om examencentra en technische keuringsstations te inspecteren

Met dit project willen we een informaticatoepassing maken om de resultaten van de inspecties in te voeren, ze snel te behandelen met het oog op de communicatie met de centra en om de risicoanalysemethode te voeden.

We maakten al een functionele analyse van de behoeften en stelden dit aan de ICT-dienst voor. Deze dienst heeft voorgesteld om eenvormige checklists op te stellen.

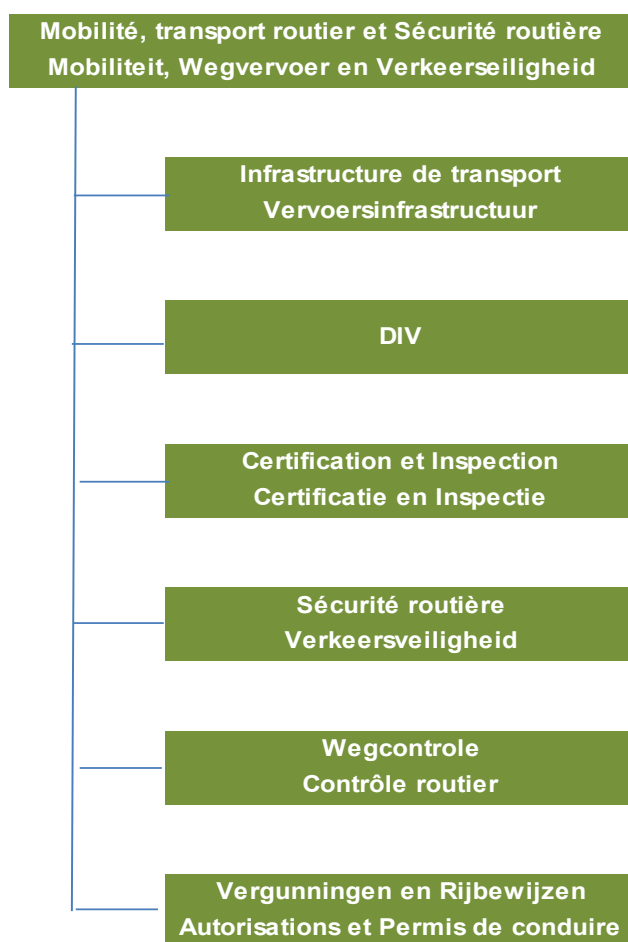
7. Een analysemethode uitwerken om de risico's te bepalen bij de inspecties in de gemeenten.

Eenzijds is het de bedoeling een methode te ontwikkelen om bij verschillende domeinen bepaalde risiconiveaus te bepalen en anderzijds de actuele gebruikte inspectieprocessen in de gemeenten op elkaar af te stemmen.

Op het einde van het project zullen de resultaten gebruikt worden om controle lijsten voor de inspecties. Wat zal leiden tot een harmonisering van de inspectieprocedures binnen de cel inspectie en rijbewijzen.

Structure/organigramme de la Direction générale

Structuur/organigram van het Directoraat generaal



Crédits attribués à la Division Organique / Kredieten toegekend aan de Organisatieafdeling								
Programme / Programma		2011 realisatie réalisé	2012 initieel initial	2013 voorstel proposition	+/- 2013 - 2012	2014 raming estimation	2015 raming estimation	2016 raming estimation
Subsistance / Bestaansmidd.	c	13 650	13.495	14 206	711	14 163	13 391	13.391
	b	13 626	13 495	14 207	712	14.163	13 391	13 391
Prog 3. Transport routier/ Wegvervoer	c	1 199	980	900	-80	916	916	916
	b	59	1 531	1 293	-238	923	923	923
Prog 4. Immatriculation des véhicules/ Inschrijving van motorvoertuigen	c	4 878	22.570	2 399	-20 171	2.318	2 277	2 277
	b	3 726	4 926	2.392	-2 534	2 228	2 187	2 187
Prog. 5 Permis de conduire/ Rijbewijs	c	0	0	1 332	1 332	1 298	1 298	1 298
	b	0	0	3.868	3 868	3 704	5 519	5 519
Prog. 6 Transport Exceptionnel/ Uitzonderlijk vervoer	fc	267	551	553	2	557	557	557
	fb	177	648	650	2	557	557	557
Totaux / Totalen	c	19 727	37 045	18 837	-18 208	18 695	17 882	17 882
	b	17 411	19 952	21 760	1 808	21 018	22.020	22 020
	fc	267	551	553	2	557	557	557
	fb	177	648	650	2	557	557	557
	c+fc	19 994	37 596	19 390	-18 206	19 252	18 439	18 439
	b+fb	17 588	20 600	22 410	1 810	21 575	22 577	22 577

PROGRAMME 0 : MOYENS DE SUBSISTANCE

Le programme de subsistance accorde sur le plan budgétaire les moyens pour financer le personnel et certains frais de fonctionnement spécifiques pour les divers services de la Direction Générale

01. Personnel

Les crédits relatifs au Personnel ont été adaptés comme indiqué à la DO 21.

La restructuration du budget du SPF résultera en une augmentation des crédits 2013 vis-à-vis 2012. (Via redistribution à partir de la division 51).

A.B. 33 56 01 11.00.03 (Bud DO PA AB) — Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel statutaire définitif et stagiaire.

PROGRAMMA 0: BESTAANSMIDDELEN

Het bestaansmiddelenprogramma kent op budgettair vlak de middelen (personeelskosten en bepaalde specifieke werkingsmiddelen) toe voor de werking van de diverse diensten van het Directoraat-generaal

01. Personeel

Voor de berekening van de personeelskredieten wordt verwezen naar OA 21.

De herstructurering van het budget van de FOD resulteert in een verhoging van de kredieten voor 2013. (Via herverdeling van divisie 51).

B.A. 33 56 01 11.00.03 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: Vast en stagendoend personeel.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 une partie des crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur cet AB :

- A.B. 33 51 01 11.00.03 (Bud DO PA AB).

A.B. 33 56 01 11.00.04 (Bud DO PA AB) — Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel statutaire définitif et stagiaire.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 une partie des crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur cet AB :

- A.B. 33 51 01 11.00.04 (Bud DO PA AB).

Effectifs

Niveau	2011	2012	2013
A	54,9	53,3	75,5
B	25,6	28,6	43
C	99,26	102,26	177,16
D	77	66,75	75,95
Totaux	256,76	250,91	371,61

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

A.B. 33 56 01 11.00.16 (Bud DO PA AB) — Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel “Plans d'actions en matière de sécurité routière”.

Effectifs

Niveau	2011	2012	2013
A	0	4	4
B	0	2	2
Totaux	0	6	6

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Note explicative.

Personnel “plans d'actions sécurité routière” :

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. Par un AR délibéré en Conseil des Ministres, un montant de 300 000 EUR sera attribué au SPF M&T pour le suivi de la politique en matière de sécurité routière des services de police. Ce montant est adapté annuellement au montant de l'indice des prix à la consommation atteint au 31 décembre de l'année précédente.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA een deel van de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- A.B. 33 51 01 11.00.03 (Bud DO PA AB).

B.A. 33 56 01 11.00.04 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: Vast en stagedoend personeel.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA een deel van de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- A.B. 33 51 01 11.00.04 (Bud DO PA AB).

Effectieven

Niveau	2011	2012	2013
A	54,9	53,3	75,5
B	25,6	28,6	43
C	99,26	102,26	177,16
D	77	66,75	75,95
Totalen	256,76	250,91	371,61

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

B.A. 33 56 01 11.00.16 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel “actieplannen inzake de verkeersveiligheid”.

Effectieven

Niveau	2011	2012	2013
A	0	4	4
B	0	2	2
Totalen	0	6	6

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Verklarende nota.

Personeel “actieplannen inzake verkeersveiligheid”:

Om de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de lokale politie en de federale verkeerspolitie mogelijk te maken een toelage in de wet van 6 december 2005 via de Programmawet van 23/12/2009 geregeld. Via een in Ministerraad overlegd KB zal dan een bedrag van 300 000 EUR worden toegekend aan de FOD M&V voor de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten. Dit bedrag wordt jaarlijks aan de consumptieprijsindex aangepast die op 31 december van het vorige jaar werd bereikt.

Ce 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. L'objectif est de pouvoir fournir une image encore plus complète de la politique de sécurité routière des services de police que celle disponible actuellement.

Le montant de ce prélèvement est inscrit à l'article §5 46.20.01 "Recettes provenant d'amendes de circulation pour le suivi et le contrôle administratif des plans d'action de sécurité routière" du Budget des Voies et Moyens.

A.B. 33 56 01 11.00.17 (Bud DO PA AB) — Rémunérations direction contrôle et surveillance du contrôle technique.

Effectifs

Niveau	2011	2012	2013
A	3	6	6
B	4	4	4
C	2	2	2
Totaux	9	12	12

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

Note explicative.

Personnel "Direction certification et inspection" :

A partir de 2008, une redevance de 598 000 EUR indexée est à verser au compte du SPF Mobilité et Transports afin de couvrir les frais de contrôle et de surveillance des organismes chargés du contrôle des véhicules mis en circulation (Direction Certification et Inspection), selon les termes de l'AR du 26 avril 2007 fixant les redevances à percevoir pour couvrir les frais de contrôle et de surveillance concernant les organismes chargés du contrôle des véhicules mis en circulation.

Les redevances des organismes chargés des contrôles sont inscrites à l'article §5 16.11.15 "Recettes concernant la Certification et l'Inspection" du Budget des Voies et Moyens.

A.B. 33 56 01 11.00.18 (Bud DO PA AB) — Rémunérations et allocations généralement quelconque : personnel homologation.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur cet AB :

Dit 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 ev. specifieke analyses. De bedoeling is om een juist beeld van het verkeersveiligheidsbeleid van de politiediensten te kunnen schetsen dan wat er vandaag bestaat.

De ontvangst is ingeschreven op de lopende ontvangsten artikel §5 46.20.01 "Ontvangsten uit verkeersboetes voor de administratieve opvolging en controle van de actieplannen verkeersveiligheid" van de Rijksmiddelenbegroting.

B.A. 33 56 01 11.00.17 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen directie controle en toezicht van de technische controle.

Effectieven

Niveau	2011	2012	2013
A	3	6	6
B	4	4	4
C	2	2	2
Totalen	9	12	12

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Verklarende nota.

Personeel "Directie controle en toezicht":

Met ingang van 2008 dient een geïndexeerde bijdrage van 598 000 EUR te worden gestort op rekening van de FOD Mobiliteit en Vervoer tot dekking van de kosten van controle en toezicht betreffende de instellingen belast met de technische controle van de in verkeer gebrachte voertuigen. (Directie Certificatie en Inspectie) en dit overeenkomstig het KB van 26 april 2007 tot vaststelling van de retributies te innen voor dekking van de kosten van controle en toezicht betreffende de instellingen belast met de technische controle van de in verkeer gebrachte voertuigen.

De bijdrage van de met de controle belaste instituten wordt ingeschreven op artikel §5 16.11.15 "Ontvangsten voorvloeiend uit Certificatie en Inspectie" van de Rijksmiddelenbegroting.

B.A. 33 56 01 11.00.18 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel homologatie.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- A.B. 33 56 45 11.00.16 (Bud DO PA AB) —
Rémunération et allocations généralement
quelconque : personnel homologation.

Effectifs

Niveau	2011	2012	2013
A	3	4	4
B	2	3	3
C	0,8	1	1
Totaux	5,8	8	8

Remarque: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

- B.A. 33 56 45 11.00.16 (Beg OA AP BA) —
Bezoldigingen en allerhande toelagen:
personeel homologatie.

Effectieven

Niveau	2011	2012	2013
A	3	4	4
B	2	3	3
C	0,8	1	1
Totalen	5,8	8	8

Opmerking: De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses

(en milliers EUR)/(in duizendtallen EUR)

Uitgaven

Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	2014	2015	2016	Statuut
Personnel statutaire	(01 11.00.03)	10 207 10 174	9 748 9 748	10 548 10 548	10 548 10 548	9 776 9 776	9 776 9 776	Statutair personeel
Personnel non- statutaire	(01 11.00.04)	2 354 2 354	2 279 2 279	2 145 2 145	2 145 2 145	2 145 2 145	2 145 2 145	Niet-statutair personeel
Personnel "plans d'actions sécurité routière"	(01 11.00.16)	80 78	269 269	272 272	272 272	272 272	272 272	Personeel "actieplannen inzake verkeersveiligheid"
Personnel "Direction certification et inspection"	(01 11.00.17)	440 438	431 431	436 436	436 436	436 436	436 436	Personeel "Directie controle en toezicht"
Personnel "Homologation"	(01 11.00.18)	222 222	323 323	326 326	326 326	326 326	326 326	Personeel "homologatie"
Totaux	c	13 303	13 050	13 727	13 727	12 955	12 955	Totalen
	b	13 266	13 050	13 727	13 727	12 955	12 955	

Décision conclave budgétaire 2013 :

Conformément à l'accord de gouvernement et afin de renforcer la lutte contre la fraude, les équipes existantes du SPF M&T chargées du contrôle du transport routier et de l'inspection des entreprises de transport sont élargies et renforcées à hauteur de 16 ETP (niveau B). Pour 2013 et 2014 les crédits supplémentaires récurrents suivants sont inscrits dans les allocations de base respectives : 772 000 EUR sur l'AB 33 56 01 11 00 03 (ancien : 33 51 01 11 00 03).

Beslissing conclaaf budget 2013 :

In overeenstemming met het regeerakkoord en om de strijd tegen de fraude te versterken, worden de bestaande ploegen van de FOD M&V die belast zijn met de controle van het wegvervoer en de inspectie van de transportondernemingen uitgebreid en versterkt met 16 VTE's (niveau B) en hiertoe worden voor 2013 en 2014 de volgende bijkomende kredieten recurrent ingeschreven op de respectievelijke basisallocaties: 772 000 EUR op BA 33 56 01 11 00 03 (oud: 33 51 01 11 00 03).

02. Frais de fonctionnement

02. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
2	12.11.01	Dépenses permanentes (exc. Informatique)	c	341	416	464	420	420	420	12.11.01	Bestendige uitgaven (excl. Informatica)
			b	354	416	465	420	420	420		
2	12.11.04	Informatique	c	0	17	0	0	0	0	12.11.04	Informatica
			b	0	17	0	0	0	0		
2	74.22.01	Équipement	c	0	0	15	16	16	16	74.22.01	Uitrusting
			b	0	0	15	16	16	16		
Totaux généraux			c	341	433	479	436	436	436	Algemeen	
			b	354	433	480	436	436	436	totaal	

Note explicative.

La restructuration du budget du SPF résultera en une augmentation des crédits 2013 vis-à-vis 2012. (Via redistribution). Le texte justificatif en tient compte. Le tableau récapitulatif n'en tient pas encore compte.

A.B. 33 56 02 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exception des dépenses informatiques).

Un crédit de 1 123 000 EUR en engagement et 1 124 000 EUR en liquidation est inscrit à l'AB 12.11.01. Ceci pour des réparations diverses, participation à des formations ou des congrès, de remboursements aux agents de frais divers et surtout de paiement de frais d'abonnement à des revues, d'achats de documents et d'ouvrages nécessaires au service, frais de téléphones, etc....

Et aussi pour des indemnités :

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

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnées ci-après sont imputés sur cette allocation de base :

- AB 51 02 12.11.01 (654 000 EUR engag/liq : 97 000 EUR pour ADR ; 6 000 EUR pour les services de soutien ; 551 000 EUR pour le transport routier dont 426 000 EUR pour le contrôle antifraude)

Verklarende nota.

De herstructurering van het budget van de FOD resulteert in een verhoging van de kredieten voor 2013. (Via herverdeling). De verantwoordingstekst houdt rekening met de herstructurering ; de samenvattende tabel nog niet.

B.A. 33 56 02 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Bestendige uitgave voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven).

Een krediet van 1 123 000 EUR in vastlegging en 1 124 000 EUR in vereffening werd ingeschreven op BA 12.11.01.

Deze voor verschillende herstellingswerken, deelnames aan congressen en opleidingen, abonnementen op tijdschriften, aankoop van documenten en nodige technische en wetgevende werken, telefoonkosten, enz....

En ook voor vergoedingen:

terugbetaling:

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

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- BA 51 02 12.11.01 (654 000 EUR vastleg / vereff.: 97 000 EUR voor ADR ; 6 000 EUR voor de ondersteuning diensten; 551 000 EUR voor wegvervoer waarvan 426 000 EUR voor weg control fraude)

- AB 56 45 12.11.21 – Etudes pour homologations et centres de contrôle technique (62 000 EUR engag./ 63 000 EUR liq.). Concernant cette AB :

Un crédit de 3 000 EUR est inscrit pour affiliation de la Belgique au Réseau Européen d'homologation ETAESII.

Un crédit de 3 000 EUR est également prévu pour la connexion de la Belgique à la banque de données constituée par l'Allemagne, de manière à respecter les dispositions en matière d'échanges de données imposées par la Directive Européenne 2007/46.

Un crédit de 57 000 EUR est destiné à une étude sur la méthodologie des contrôles de suspension dans le cadre des contrôles techniques.

Au moment de la délivrance des certificats de conformité pour les véhicules et leurs pièces détachées, un examen est réalisé afin de savoir si les véhicules et les pièces détachées satisfont aux réglementations nationales et/ou internationales et s'ils ne présentent pas un danger pour la sécurité routière, la santé publique ou l'environnement. Une étude est nécessaire afin de pouvoir suivre la réglementation internationale.

A.B. 33 56 02 12.11.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur cette allocation de base :

- AB 51 02 12.11.04 (14 000 EUR engag/liq.)

A.B. 33 56 02 74.10.01 (Bud DO PA AB) — Achat de matériel roulant

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur cette allocation de base :

- AB 51 02 74.10.01 (155 000 EUR engag/liq.)

Un montant de 155 000 EUR est prévu en 2013 pour le remplacement de véhicules de service, soit 1/6 du parc automobile et leur adaptation en fonction des besoins du service.

A.B. 33 56 02 74.22.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables (à l'exclusion des dépenses informatiques)

Un crédit de 42 000 EUR en engagement et en liquidation est inscrit à l'AB 74.22.01.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnées ci-après sont imputés sur cette allocation de base :

- BA 56 45 12.11.21 – Studies voor homologaties en technische keuringscentra (62 000 EUR vastleg. /63 000 EUR vereff.). Betreffende deze BA:

Een bedrag van 3 000 EUR is ingeschreven voor het lidgeld ETAESII, het Europees homologatienetwerk waarvan België verplicht lid is.

De invoering van kaderrichtlijn 2007/46 vereist een verplichte uitwisseling van gegevens tussen de leden van de E.U. Duitsland heeft reeds een databank opgebouwd en waarbij het voor België wenselijk is aangesloten te worden op die databank. Kostprijs: 3 000 EUR per jaar.

Een bedrag van 57 000 EUR is nodig voor een studie voor de ophangingtest bij de periodieke keuring. Een eerste en belangrijke basisactiviteit betreft het afleveren van goedkeuringscertificaten voor voertuigen en onderdelen daarvan. Hierbij wordt nagegaan of voertuigen en onderdelen voldoen aan de bestaande nationale en/of internationale reglementering en of ze geen gevaar vormen voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu. Om de internationale reglementering te kunnen volgen hebben we de behoefte aan deze studie.

B.A. 33 56 02 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- BA 51 02 12.11.04 (14 000 EUR vastleg / vereff.)

B.A. 33 56 02 74.10.01 (Beg OA AP BA) — Aankoop van rollend materieel

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- BA 51 02 74.10.01 (155 000 EUR vastleg / vereff.)

In 2013 wordt een bedrag van 155 000 EUR ingeschreven voor de vervanging van dienstwagens, zijnde 1/6 van het wagenpark en voor de aanpassing van de wagens aan de behoeften van de dienst.

B.A. 33 56 02 74.22.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van duurzame roerende goederen (met uitzondering van de informatica-uitgaven)

Een krediet van 42 000 EUR in vastlegging en in vereffening werd ingeschreven op BA 74.22.01.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op deze BA de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- AB 51 02 74.22.01 (26 000 EUR engag/liq.)
- AB 56 40 74.22.01 (16 000 EUR engag/liq.)

Le montant de 26 000 EUR est nécessaire pour l'achat et le remplacement des lecteurs de disques pour les tachygraphes digitaux, de GSM et de GPS, de matériel de signalisation et de balisage des zones de contrôle (feux bleus, cônes,...) et de petit matériel de sécurité.

Un crédit de 16 000 EUR est prévu chaque année pour l'achat de matériel de surveillance vidéo destiné à améliorer la sécurité du personnel des antennes de la DIV.

A.B. 33 56 02 33.00.02 (Bud DO PA AB) — Affiliation à des organismes belges et internationaux.

(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	6	12				
b	6	12				

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers L'AB 33 21 10 33.00.01

Décision conclave budgétaire 2013 pour le programme 0 :

- Les crédits accordés à l'AB 56 02 12.11.01 ont été adaptés pour 2013 : diminution de 5 000 EUR en engagement et en liquidation.
- Les crédits accordés à l'AB 56 02 74.22.01 ont été adaptés pour 2013 : diminution de 1 000 EUR en engagement et en liquidation.

PROGRAMME 2 : DIRECTION INFRASTRUCTURE DE TRANSPORT

Suite à la restructuration du budget du SPF les crédits de ce programme sont, à partir de 2013, transférés vers la nouvelle division organique 55 – Infrastructure Transport

PROGRAMME 3 : TRANSPORT ROUTIER

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits des AB mentionnées ci-après sont imputés sur ce programme :

- AB 51 60 12.11.04 – Road Transport Package – Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique

- BA 51 02 74.22.01 (26 000 EUR vastleg / vereff.)
- BA 56 40 74.22.01 (16 000 EUR vastleg / vereff.)

Het bedrag van 26 000 EUR is nodig voor de vervanging van schijflezers voor de digitale tachografen, van GSM's en GPS-toestellen, van signalisatie- en bebakeningsmateriaal voor de aanduiding van controle zones (blauwe lichten, kegels,...) en van klein veiligheidsmateriaal.

Elk jaar wordt een krediet van 16 000 EUR voorzien voor de aankoop materieel bestemd voor de bewakingscamera's die de veiligheid van het personeel in de DIV-kantoren moeten verbeteren.

B.A. 33 56 02 33.00.02 (Beg OA AP BA) — Toetreding tot Belgische en internationale organisaties.

(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgabenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	6	12				
b	6	12				

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar BA 33 21 10 33.00.01

Beslissing conclaaf budget 2013 voor het programma 0 :

- de kredieten op BA 56 02 12.11.01 werden aangepast voor 2013 : vermindering van 5 000 EUR in vastlegging en in vereffening.
- de kredieten op BA 56 02 74.22.01 werden aangepast voor 2013 : vermindering van 1 000 EUR in vastlegging en in vereffening.

PROGRAMMA 2: DIRECTIE VERVOERINFRASTRUCTUUR

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de nieuwe organisatie-afdeling 55 - Vervoersinfrastructuur

PROGRAMMA 3: WEGVERVOER

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op dit programma de kredieten samengevoegd van de volgende BA's:

- BA 51 60 12.11.04 – Road Transport Package – allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica

- AB 51 60 74.22.04 – Road Transport Package – Dépenses d'investissement relatives à l'informatique

30. Road Transport Package

Ce projet vise l'application et la réalisation pratiques des règlements suivants de l'UE :

- le règlement 1071/2009 en matière d'accès à la profession de transporteur routier ;
- le règlement 1072/2009 en matière d'accès au marché international du transport de marchandises par route ;
- le règlement 1073/2009 en matière d'accès au marché international du transport par autobus/autocar.

Ces 3 règlements ont des conséquences considérables pour la Direction Transport routier, non-seulement sur le plan réglementaire (la révision complète de la réglementation existante en matière des transports routiers), mais aussi sur le plan TIC. Les nouveaux règlements imposent effectivement aux États membres un certain nombre d'obligations spécifiques en matière de TIC :

1. la mise en place d'un registre électronique des entreprises de transports routiers ;
2. l'échange de données entre les États membres relatives aux violations commises par les entreprises de transports routiers et la fiabilité du manager de transport.

En outre les règlements établissent en la matière un timing strict sur :

1. Disposition de la commission en matière des exigences minimum pour les registres électroniques : 31.12.2009 ;
2. Acceptation par la commission des règles en matière d'interopérabilité des registres électroniques : 31.12.2010 ;
3. Réalisation des registres électroniques des entreprises de transports routiers par les États membres : 4.12.2011 (y compris l'introduction des violations très graves) ;
4. Interconnexion des registres électroniques des États membres : 31.12.2012 ;
5. Insertion de toutes les violations graves dans les registres électroniques : 31.12.2015.

La première partie du projet doit donc être opérationnelle au plus tard le 4 décembre 2011. La complexité de la réalisation ressort clairement de la lecture des règlements de l'UE. Une analyse fonctionnelle détaillée est une première étape importante. Vu le timing imposé, celle-ci doit être réalisée au plus tard d'ici février 2011 pour pouvoir entamer plus tard le développement des applications. Plusieurs analystes fonctionnels et ensuite les développeurs doivent donc pouvoir fonctionner de manière parallèle - très bien coordonnés et avec les dates limites claires.

En ce qui concerne l'échange avec les États membres

- BA 51 60 74.22.04 – Road Transport Package – Investeringsuitgaven inzake informatica

30. Road Transport Package

Dit project beoogt de praktische toepassing en realisatie van volgende EU verordeningen:

- verordening 1071/2009 inzake de toegang tot het beroep van wegvervoerder;
- verordening 1072/2009 inzake de toegang tot de internationale markt van het goederenvervoer over de weg;
- verordening 1073/2009 inzake de toegang tot de internationale markt van het vervoer per autobus/autocar.

Deze 3 verordeningen hebben aanzienlijke gevolgen voor de Directie Wegvervoer niet enkel op reglementair vlak (volledige herziening van de bestaande reglementering inzake wegvervoer), maar ook op het vlak van ICT. De nieuwe verordeningen leggen de lidstaten inderdaad een aantal specifieke verplichtingen op inzake ICT :

1. de tot stand bringing van een elektronisch register van wegvervoerondernemingen;
2. gegevensuitwisseling tussen de lidstaten inzake de door de wegvervoerondernemingen begane inbreuken en de betrouwbaarheid van de transportmanager.

Bovendien leggen de verordeningen terzake een strikte timing op :

1. Beschikking van de Commissie inzake de minimumvereisten voor de elektronische registers : 31.12.2009;
2. Aannee door de Commissie van de regels inzake interoperabiliteit van de elektronische registers : 31.12.2010;
3. Realisatie van de elektronische registers van wegvervoerondernemingen door de lidstaten: 4.12.2011 (met inbegrip van de opname van de zeer ernstige inbreuken);
4. Interconnectie van de elektronische registers van de lidstaten : 31.12.2012;
5. Opname van alle ernstige inbreuken in de elektronische registers: 31.12.2015.

Het eerste deel van het project moet dus uiterlijk op 4 december 2011 operationeel zijn. Uit lectuur van de EU verordeningen blijkt duidelijk de complexiteit van het gebeuren. Een gedetailleerde functionele analyse is een eerste belangrijke stap. Gezien de opgelegde timing moet dit uiterlijk tegen februari 2011 gerealiseerd zijn, om nadien de applicatieontwikkeling te kunnen aanvangen. Meerdere functionele analisten en nadien ontwikkelaars zullen dus parallel – zeer goed gecoördineerd en met duidelijke deadlines moeten kunnen werken

Voor wat betreft de uitwisseling met EU lidstaten en de

de l'UE et la création de la base de données intégrée des incidents, le scope n'est pas encore suffisamment clair. Il est donc un fait certain que des implications budgétaires suivront pour 2012-2015.

Liste non-exhaustive des stakeholders qui devront alimenter le système :

- SPF Justice
- La Police fédérale et locale
- SPF Finances – Douane
- SPF Emploi, Travail et Concertation sociale (FOD ETCS - Inspection des lois sociales)
- SPF Sécurité Sociale (Inspection sociale)
- SPF Santé Publique, Sécurité de la chaîne alimentaire et Environnement
- La Fonction Publique pour la Sécurité sociale
- Le contrôle et les services d'inspection des régions et des Communautés

creatie van de geïntegreerde incidenten databank is de scope nog onvoldoende duidelijk. Het is dus een vaststaand feit dat er budgettaire implicaties zullen volgen voor 2012-2015.

Niet exhaustieve lijst met stakeholders welke het systeem zullen moeten voeden:

- FOD Justitie
- Federale en lokale politie
- FOD Financiën – Douane
- FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal overleg (FOD WASO – Inspectie Sociale Wetten)
- FOD Sociale zekerheid (sociale inspectie)
- FOD Volksgezondheid, Veiligheid van de voedselketen en Leefmilieu
- Rijksdienst voor Sociale zekerheid
- Controle en inspectiediensten van de regio's en gewesten

Frais de fonctionnement

Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
30	12.11.04	Informatique	c	999	780	709	716	716	716	12.11.04	Informatica
			b	59	1331	1102	723	723	723		
30	74.22.04	Informatique	c	200	200	191	200	200	200	74.22.04	Informatica
			b	0	200	191	200	200	200		
		Totaux généraux	c	1 199	980	900	916	916	916		Algemeen totaal
			b	59	1 531	1 293	923	923	923		

Note explicative.

Le crédit à l'AB 56 30 12.11.04 est nécessaire pour les frais de développement des applications.

Le crédit à l'AB 56 30 74.22.04 est nécessaire pour les investissements suivants :

- acquisition de l'infrastructure commune
- acquisition des licences CoolGen

Verklarende nota.

Het krediet op BA 56 30 12.11.04 is noodzakelijk voor de kosten voor de ontwikkeling van de toepassingen.

Het krediet op BA 56 30 74.22.04 is noodzakelijk voor de volgende investeringen:

- verwerving van de gemeenschappelijke infrastructuur
- verwerving van CoolGen licenties

PROGRAMME 4: IMMATRICULATION DES VEHICULES

Objectifs poursuivis.

Ce programme couvre les missions relatives à l'immatriculation et l'homologation.

L'activité est centrée sur l'immatriculation des véhicules. Elle consiste à doter chaque véhicule

PROGRAMMA 4: INSCHRIJVING VAN MOTORVOERTUIGEN

Nagestreefde doelstellingen.

Dit programma dekt de opdrachten inzake inschrijving en homologatie.

De activiteit is gericht op de inschrijving van de voertuigen. Zij bestaat er in elk voertuig (auto,

(automobile, remorque, motocyclette) d'une immatriculation, c'est à dire d'un certificat d'immatriculation, qui constitue en quelque sorte la pièce d'identité du véhicule, et d'une plaque d'immatriculation devant permettre l'identification d'un conducteur par les forces de l'ordre.

Elle consiste également à tenir à jour un répertoire de tous les véhicules immatriculés. Ce fichier est d'une extrême importance pour les pouvoirs publics puisque c'est à partir de lui que s'effectuent les diverses taxations liées à la possession et à la circulation automobile, les recherches judiciaires, les contrôles policiers, le suivi transfrontalier des véhicules, les convocations au contrôle technique, les éventuels contrôles d'assurance, le suivi des véhicules retirés de la circulation, des données statistiques importantes sur le plan économique et conjoncturel, etc... Ces informations s'inscrivent également dans le cadre des projets de lutte contre la criminalité organisée (traité EUCARIS) et contre la criminalité automobile (NOA – plate-forme interministérielle sur la criminalité automobile, RegNet, Convention de Prüm,...).

Il va sans dire que l'immatriculation nécessite d'importants moyens informatiques. Une immatriculation ne s'accorde qu'après vérification de nombreuses données administratives, donc après consultation de multiples banques de données. Celles-ci sont exécutées dans la journée même. Il est dès lors indispensable de disposer d'un centre informatique performant ainsi que d'une maintenance permanente des programmes informatiques permettant le traitement en direct et immédiat des demandes d'immatriculation tant à Bruxelles que dans les antennes extérieures.

Depuis 2003 l'immatriculation peut également s'effectuer par internet (Web-DIV). Cette possibilité est toutefois réservée aux compagnies d'assurance, aux courtiers, sociétés de leasing, etc... Ce mode d'immatriculation prend de plus en plus de l'importance.

Pour l'homologation, l'activité concerne la délivrance de certificats d'approbation types (internationaux, nationaux, individuels), d'attestations de validation pour des véhicules déjà homologués dans un autre Etat-membre de l'Union européenne, d'attestations pour les véhicules adaptés pour les personnes handicapées, et de "Control of Production" auprès des constructeurs de véhicules.

40. Immatriculation

A.B. 33 56 40 12.11.23 (Bud DO PA AB) — Frais liés à l'inscription des véhicules.

aanhangwagen, moto) te voorzien van een inschrijving m.n. van een inschrijvingsbewijs dat als het ware de identiteitskaart is van het voertuig en van een inschrijvingsplaat die de ordemachten moeten in staat stellen de bestuurder te identificeren.

Zij bestaat er tevens in een repertorium bij te houden van alle ingeschreven voertuigen. Dit repertorium is uitermate belangrijk voor de openbare overheden vermits het de basis vormt voor de verschillende heffingen die verband houden met het bezit en het besturen van een voertuig, de gerechtelijke opzoekingen, politiecontroles, de opvolging van de voertuigen over de landsgrenzen heen, oproepen tot de technische keuring, eventuele verzekeringscontroles, de opvolging van uit het verkeer gehaalde voertuigen, belangrijke statistische gegevens op economisch en conjunctureel vlak, enz... Deze informatie is tevens belangrijk voor projecten in het kader van de strijd tegen de georganiseerde misdaad (EUCARIS-verdrag) en tegen de autocriminaliteit (NOA: Nationaal Overlegplatform Autocriminaliteit; Regnet; Verdrag van Prüm...).

Vanzelfsprekend vereist de inschrijving belangrijke informaticamiddelen. Een inschrijving wordt slechts toegekend na nazicht van talrijke administratieve gegevens, dus na raadpleging van meerdere gegevensbanken. Deze worden uitgevoerd de dag zelf. Onmisbaar zijn bijgevolg: een performant informaticacentrum en een permanente bijwerking van de informaticaprogramma's die de rechtstreekse en onmiddellijke verwerking van de inschrijvingsaanvragen mogelijk maakt, zowel in Brussel als in de externe antennes.

Vanaf 2003 kan de inschrijving van een voertuig eveneens gebeuren via het internet (Web-DIV). Deze mogelijkheid is momenteel nog voorbehouden aan de verzekeringsmaatschappijen, makelaars leasingmaatschappijen, enz..., maar neemt meer en meer uitbreiding.

Voor de homologatie, de activiteit betreft de aflevering van typegoedkeuringscertificaten (internationaal, nationaal, individueel), validatie-attesten voor voertuigen die reeds gehomologeerd werden in een andere lidstaat van de EU, attesten voor aangepaste voertuigen voor mindervaliden en de Control of Production bij de constructeurs van voertuigen.

40. Inschrijving

B.A. 33 56 40 12.11.23 (Beg OA AP BA) — Kosten verbonden aan de inschrijving van voertuigen.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	286	809	554	450	409	409
b	258	847	554	450	409	409

Note explicative.

Ce crédit est destiné à couvrir les frais suivants :

- Frais de participation au projet Eucaris et E-Reg : 25 000 EUR
- Frais d'expédition des documents de rappel de plaques d'immatriculation : 6 000 EUR
- Achat des plaques d'immatriculation : suite à la délivrance des plaques d'immatriculation par un concessionnaire, il ne faut plus prévoir que l'achat des plaques de transit : 3 000 EUR
- Achat des certificats d'immatriculation : 2 000 EUR
- Achat des formulaires de demande d'immatriculation : 45 000 EUR
- Achat de vignettes autocollantes pour plaques d'immatriculation : 20 000 EUR
- Contrats d'entretien : lecteurs optiques de plaques et visionneuses pour microfilms : 10 000 EUR
- Petits frais : réparations, interventions techniques, matériel : 22 000 EUR
- Frais de participation pour consultation de banques de données internationales (CARFAX) : 9 000 EUR
- Communication DIV NEW : 100 000 EUR
- Compensation au concessionnaire pour radiation : 281 000 EUR
- Documents de demande d'immatriculation pour cyclomoteurs : 10 000 EUR
- Index : 29 000 EUR

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 56 40 12.11.23 ont été adaptés pour 2013 à 554 000 EUR en engagement et en liquidation.

A.B. 33 56 40 12.11.54 (Bud DO PA AB) — Frais afférents aux applications de la D.I.V.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 620	1 008	998	1 008	1 008	1 008
b	1 008	997	998	1 008	1 008	1 008

Note explicative.

Ce crédit est destiné à la maintenance des applications de la DIV (Immatriculation des Véhicules) mise en service en 2012. Les frais récurrents à prévoir pour 2013 sont estimés à 953 000 EUR.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	286	809	554	450	409	409
b	258	847	554	450	409	409

Verklarende nota.

Dit krediet zal volgende kosten dekken :

- Deelnemingskosten aan het project Eucaris en E-Reg : 25 000 EUR
- Verzendingskosten inzake rappels voor immatriculatieplaten : 6 000 EUR
- Aankoop immatriculatieplaten : ingevolge de aflevering van immatriculatieplaten door de concessionaris dienen enkel nog transitplaten te worden aangekocht : 3 000 EUR
- Aankoop inschrijvingsbewijzen : 2 000 EUR
- Aankoop aanvraagformulieren voor een inschrijvingsbewijs : 45.000 EUR
- Aankoop van zelfklevende vignettes voor immatriculatieplaten : 20 000 EUR
- Onderhoudscontracten : optische lezers voor platen en viewers voor microfilms : 10 000 EUR
- Kleine onkosten : herstellingen, technische tussenkomsten, materieel : 22 000 EUR
- Deelnemingskosten voor consultatie internationale databanken (CARFAX) : 9 000 EUR
- Communicatie DIV NEW : 100 000 EUR
- Vergoeding aan de Concessionaris voor schrapping : 281 000 EUR
- Aanvraagformulieren voor inschrijving van bromfietsen : 10 000 EUR
- Index : 29 000 EUR

Beslissing conclaf budget 2013 : de kredieten op BA 56 40 12.11.23 werden aangepast naar 554 000 EUR in vastlegging en in vereffening.

B.A. 33 56 40 12.11.54 (Beg OA AP BA) — Kosten voortvloeiend uit de D.I.V.applicaties

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 620	1 008	998	1 008	1 008	1 008
b	1 008	997	998	1 008	1 008	1 008

Verklarende nota.

Dit krediet is bestemd voor het onderhoud van de DIV-applicaties (inschrijving voertuigen) in dienst genomen in 2012. De terugkerende kosten zijn voor 2013 begroot op 953 000 EUR.

Un montant de 50 000 EUR est également à prévoir pour le microfilmage de la DIV, à savoir les coûts d'entretien de la microfilmeuse et l'achat de microfilms d'une part, et d'autre part le développement proprement dit de ces microfilms.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 56 40 12.11.54 ont été adaptés pour 2013 à 998 000 EUR en engagement et en liquidation.

A.B. 33 56 40 74.22.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses pour l'acquisition de biens meubles durables, à l'exclusion des dépenses informatiques.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	108	100				
b	105	100				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 56 02 74.22.01

41. Promotion de la sécurité routière.

A.B. 33 56 41 12.11.55 (Bud DO PA AB) — Etudes en rapport avec la sécurité routière.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	97				
b	6	97				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 21 10 12.11.01

A.B. 33 56 41 33.00.01 (Bud DO PA AB) — Subsidies en rapport avec la sécurité routière.
(Cfr. art. 2.33.3 Budget Général des Dépenses).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	83	140				
b	83	140				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 21 10 33.00.01

42. Délivrance de permis de conduire

Een bedrag van 50 000 EUR moet tevens voorzien; worden voor de aankoop door de DIV van microfilms en voor het onderhoud van de microfilmmachine, en anderzijds voor de ontwikkeling van de microfilms.

Beslissing conclaaf budget 2013 : de kredieten op BA 56 40 12.11.54 werden aangepast naar 998 000 EUR in vastlegging en in vereffening.

B.A. 33 56 40 74.22.01 (Beg OA AP BA) — Uitgaven voor de aankoop van duurzame goederen, met uitsluiting van de informatica uitgaven.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	108	100				
b	105	100				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 56 02 74.22.01

41. Bevordering van de veiligheid op de weg.

B.A. 33 56 41 12.11.55 (Beg OA AP BA) — Studies in verband met verkeersveiligheid.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	97				
b	6	97				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 21 10 12.11.01

B.A. 33 56 41 33.00.01 (Beg OA AP BA) — Toelagen in verband met de verkeersveiligheid.
(cfr. art. 2.33.3 Algemene Uitgavenbegroting).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	83	140				
b	83	140				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 21 10 33.00.01

42. Afleveren van rijbewijzen

A.B. 33 56 42 12.11.01 (Bud DO PA AB) — Dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la loi relative au permis de conduire (imprimés, rétributions et indemnités de déplacement des commissaires aux examens du permis de conduire, etc...).

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	374	18.234				
b	454	733				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 50 12.11.22

A.B. 33 56 42 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale du permis de conduire : dépenses informatiques.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 430	1 184				
b	1 122	1 042				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 50 12.11.34

A.B. 33 56 42 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Investissement ICT banque de données centrale du permis de conduire.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	147	71				
b	24	51				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 50 74 22 34

44. Transport exceptionnel

Suite à la restructuration du budget du SPF les crédits sont, à partir de 2013, transférés vers le programme 33 56 6

B.A. 33 56 42 12.11.01 (Beg OA AP BA) — Werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs (drukwerken, bezoldigingen en verplaatsingsvergoedingen van de commissarissen bij de proeven voor het rijbewijs en voor het verlenen van rijschoolbrevetten, enz...).

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	374	18.234				
b	454	733				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 50 12.11.22

A.B. 33 56 42 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale du permis de conduire : dépenses informatiques.

(in duizendtallen EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	1 430	1 184				
b	1 122	1 042				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 50 12.11.34

B.A. 33 56 42 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investerings ICT centrale databank rijbewijzen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	147	71				
b	24	51				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 50 74 22 34

44. Uitzonderlijk vervoer

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar het programma 33 56 6

45. Homologation.

La Directive 2007/46/CE du 5 septembre 2007 établit un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinées à ces véhicules. Elle constitue le cadre juridique et administratif étendu à l'ensemble des états membres de l'Union européenne de tous les aspects touchant à l'homologation et la conformité des véhicules routiers à quatre roues et plus, leurs remorques ainsi que leurs composants.

Concrètement, l'homologation européenne des véhicules consiste à vérifier pour chaque prototype de véhicule présenté si ses divers composants ou systèmes répondent aux prescriptions des directives particulières qui leur sont applicables.

Par rapport à la situation actuelle, la Directive 2007/46 introduit de nombreuses nouveautés. Les plus importantes ont des répercussions au niveau de l'organisation des services chargés de l'homologation des véhicules et de la certification :

- toutes les catégories de véhicules seront désormais concernés par la procédure communautaire ;
- la réception multi-étape pour les véhicules nécessitant l'intervention d'un carrossier indépendant du constructeur du châssis ;
- l'intégration dans le processus d'homologation communautaire des véhicules produits en petites séries ;
- sous réserve de l'accord de l'autorité, le constructeur peut réaliser lui-même des essais prévus dans ces actes réglementaires et peut être autorisé à émettre le rapport technique ;
- l'introduction d'un contrôle obligatoire de la conformité de la production d'un constructeur ;
- la désignation et le suivi obligatoire des missions confiées aux services techniques auxquels un Etat membre délègue ses compétences pour un domaine bien défini.

L'échange d'informations techniques et administratives entre les Etats membres est le pilier sur lequel s'appuient tous ces processus. A l'exception des véhicules sortant du champ d'application de la Directive (certains véhicules spéciaux) ou produit en petites séries ou à titre individuel, toutes les opérations d'homologation, de retraits, de contrôle, etc. se communiquent entre tous les Etats membres de l'UE.

45. Homologatie.

Richtlijn 2007/46/EG van 5 september 2007 stelt een kader vast voor de goedkeuring van motorvoertuigen, hun aanhangwagens en de systemen, onderdelen en technische eenheden die voor die voertuigen zijn bestemd. Zij biedt een uitgebreid juridisch en administratief kader aan alle EG-lidstaten op het vlak van goedkeuring en eenvormigheid van alle motorvoertuigen met vier of meer wielen, hun aanhangwagens en hun onderdelen.

In concreto houdt de Europese homologatie van voertuigen in na te kijken of voor elk aangeboden prototype van voertuig de onderdelen en systemen beantwoorden aan de specifieke voorschriften die op hen van toepassing zijn.

In vergelijking met de huidige situatie worden bij Richtlijn 2007/46 een groot aantal nieuwigheden geïntroduceerd. De belangrijkste hebben invloed op het niveau van de organisatie van de met homologatie van voertuigen en certificatie belaste diensten:

- alle categorieën van voertuigen vallen voortaan onder de EG-procedure;
- de meerfasentypegoedkeuring van voertuigen verplicht de tussenkomst van een carrosseriebouwer die onafhankelijk is van de fabrikant van het chassis;
- integratie van de voertuigen geproduceerd in beperkte series in de homologatieprocedure van de gemeenschap
- mits akkoord van de bevoegde instantie, kan de constructeur zelf de bij deze regelgeving voorziene tests uitvoeren en kan hij gemachtigd worden zelf het technisch rapport op te stellen;
- invoeren van een verplichte controle op de eenvormigheid van de productie van een constructeur;
- het aanduiden en verplicht opvolgen van de taken die, in een nauwkeurig omschreven domein, door een lidstaat werden toevertrouwd aan technische diensten.

De uitwisseling van technische en administratieve informatie tussen de lidstaten is de peiler waarop al deze processen gesteund zijn. Met uitzondering van de voertuigen die niet onder deze Richtlijn vallen (sommige speciale voertuigen) of in beperkte serie of ten individuele titel geproduceerd worden, worden alle gegevens omtrent verleende homologaties, intrekkingen, controles enz. tussen de lidstaten uitgewisseld.

01. Personnel

A.B. 33 56 45 11.00.16 (Bud DO PA AB) — Rémunération et allocations généralement quelconque : personnel homologation.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 01 11.00.18

02. Frais de fonctionnement

A.B. 33 56 45 12.11.21 (Bud DO PA AB) — Etudes pour les homologations et les centres de contrôle technique.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	30	63				
b	54	63				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 02 12 11 01

A.B. 33 56 45 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	716	752				
b	612	744				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 45 12 11 04

A.B. 33 56 45 12.11.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			741	748	748	748
b			652	658	658	658

Suite à la directive susmentionnée qui prévoit aux autres Etats membres et aux constructeurs l'échange des données avec la Belgique, l'informatisation de tous les processus d'homologation est nécessaire.

Pour le développement, la maintenance, ainsi que pour l'exploitation du système, le personnel nécessaire doit

01. Personeel

B.A. 33 56 45 11.00.16 (Beg OA AP BA) — Bezoldigingen en allerhande toelagen: personeel homologatie.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 01 11.00.18

02. Werkingskosten

B.A. 33 56 45 12.11.21 (Beg OA AP BA) — Studies voor homologaties en technische keuringen.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	30	63				
b	54	63				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 02 12 11 01

B.A. 33 56 45 12.11.24 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	716	752				
b	612	744				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 45 12 11 04

B.A. 33 56 45 12.11.04 (Beg OA AP BA) — Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			741	748	748	748
b			652	658	658	658

Ingevolge bovengenoemde Richtlijn die voorziet in een uitwisseling van gegevens tussen België en de andere lidstaten en de fabrikanten zullen alle homologatieprocessen dienen geïnformatiseerd te worden.

Zowel naar ontwikkeling, naar correctieve en adaptieve maintenance, als naar exploitatie moet het

être prévu, via E-gov ou consultance. Pour le hardware, il faut également prévoir les serveurs, les licences et les espaces de stockages nécessaires pour l'implémentation de la base de données structurée et la gestion des documents requis.

Les coûts récurrents consistent principalement en :

- un développeur GEN : 163 000 EUR
- un développeur Notes : 135 000 EUR
- un développeur Adobe front-tend : 135 000 EUR
- un développeur Adobe technique et back-end : 135 000 EUR
- un analyste fonctionnel : 135 000 EUR
- un contrat d'assistance technique pour les logiciels Adobe : 45 000 EUR

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 56 45 12.11.04 ont été adaptés pour 2013 à 741 000 EUR en engagement et à 652 000 EUR en liquidation.

A.B. 33 56 45 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	84	112				
b	0	112				

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF ces crédits sont, à partir de 2013, transférés vers l'AB 33 56 45 74 22 04.

A.B. 33 56 45 74.22.04 (Bud DO PA AB) — Dépenses d'investissement relatives à l'informatique.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			106	112	112	112
b			188	112	112	112

Les frais récurrents d'investissement consistent principalement en :

- Le contrat de maintenance du système de stockage de données 12Tb : 12 000 EUR
- Les licences Adobes acquises dans le cadre du projet : 71 000 EUR
- Les licences de développement Advantage GEN nécessaires au projet : 19 000 EUR
- Les licences additionnelles (croissance) Lotus Domino Server : 9 000 EUR.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 56 45 74.22.04 ont été adaptés pour 2013 à 106 000 EUR en engagement et à 188 000 EUR en liquidation.

nodige personeel via de E-gov formule en consultancy voorzien worden. Voor de hardware moeten zowel servers, licenties als grote diskcabinetten aangeschaft worden gelet op de nood aan een gestructureerde databank en het vereiste documentbeheer.

De recurrente kosten bestaan in hoofdzaak uit :

- een ontwikkelaar GEN : 163 000 EUR
- een ontwikkelaar Notes : 135 000 EUR
- een ontwikkelaar Adobe front-tend : 135 000 EUR
- een ontwikkelaar Adobe technisch en back-end : 135 000 EUR
- een functioneel analyst : 135 000 EUR
- een contract voor technische bijstand voor de software Adobe : 45 000 EUR

Beslissing conclaaf budget 2013 : de kredieten op BA 56 45 12.11.04 werden aangepast naar 741 000 EUR in vastlegging en naar 652 000 EUR in vereffening.

B.A. 33 56 45 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	84	112				
b	0	112				

Verklarende nota.

Deze kredieten worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar de BA 33 56 45 74 22 04.

B.A. 33 56 45 74.22.04 (Beg OA AP BA) — Investeringsuitgaven inzake de informatica.

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			106	112	112	112
b			188	112	112	112

De recurrente kosten bestaan in hoofdzaak uit:

- Het onderhoudscontract voor het systeem van databeheer 12Tb : 12 000 EUR
- De licenties Adobes nodig in het kader van het project : 71 000 EUR
- De licenties voor ontwikkeling Advantage GEN nodig voor het project: 19 000 EUR
- Bijkomende licenties (uitbreiding) Lotus Domino Server : 9 000 EUR.

Beslissing conclaaf budget 2013 : de kredieten op BA 56 45 74.22.04 werden aangepast naar 106 000 EUR in vastlegging en naar 188 000 EUR in vereffening.

PROGRAMME 5: PERMIS DE CONDUIRE**50. Frais de fonctionnement**

A.B. 33 56 50 12.11.22 (Bud DO PA AB) —
Fonctionnement permis de conduire

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			311	264	264	264
b			2 789	2.670	4.485	4.485

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur ce programme :

- AB 51 42 12.11.01 – (Bud DO PA AB) — *Dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la loi relative au permis de conduire (imprimés, rétributions et indemnités de déplacement des commissaires aux examens du permis de conduire, etc...).*

Il s'agit des dépenses de fonctionnement du service chargé de l'application de la réglementation relative au permis de conduire et de la distribution des permis aux communes :

Un montant de 314 000 EUR (eng) et 2 817 000 EUR (liq) est inscrit pour couvrir les frais suivants :

1. Imprimés (divers formulaires de demande, nouveaux modèles de permis de conduire, permis provisoires) : 63 000 EUR en engagements et 160 000 EUR en liquidation.
Le service Permis de conduire est responsable de l'impression et la diffusion au public, via les communes ou centres d'examen, de divers documents officiels, à savoir les permis de conduire au format papier, les permis de conduire provisoires, les formulaires de demandes de permis et les enveloppes spécifiques.
2. Rémunération de la commission des examens (brevets) : 180 000 EUR.
La réglementation sur le permis de conduire prévoit une rémunération des membres composant le jury d'examen pour moniteurs d'auto-écoles (tarif fixé par fonction, par demi-heure + indemnités de séjour).
Il y a 3 sessions par an ; chacune d'elles comporte un nombre variable de membres du

PROGRAMMA 5 : RIJBEWIJS**50. Werkingskosten**

B.A. 33 56 50 12.11.22 (Beg OA AP BA) —
rijbewijs

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			311	264	264	264
b			2 789	2.670	4.485	4.485

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op dit programma de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- BA 51 42 12.11.01 – (Beg OA AP BA) — *Werkingskosten van de dienst belast met de toepassing van de wet betreffende het rijbewijs (drukwerken, bezoldigingen en verplaatsingsvergoedingen van de commissarissen bij de proeven voor het rijbewijs en voor het verlenen van rijschoolbrevetten, enz...).*

Het betreft de werkingsuitgaven inherent aan de dienst belast met de toepassing van de reglementering met betrekking tot de rijbewijzen en de verdeling van de rijbewijzen bij de gemeenten:

Een bedrag van 314 000 EUR (vast.) en 2 817 000 EUR (ver.) werd ingeschreven om volgende kosten te dekken:

1. Drukwerken (diverse aanvraagformulieren, nieuwe modellen van rijbewijs, voorlopige rijbewijzen): 63 000 EUR in vastlegging en 160 000 EUR in vereffening.
De dienst Rijbewijzen is verantwoordelijk voor het drukken en het verspreiden naar het publiek toe, via de gemeenten of de examencentra, van een aantal officiële documenten m.n. rijbewijs papierenmodel, voorlopig rijbewijs, aanvraagformulieren rijbewijs en specifieke omslagen.
2. Vergoeding van de examencommissie (brevetten): 180 000 EUR.
De reglementering op het rijbewijs voorziet in een vergoeding voor de leden van de examencommissie voor kandidaat instructeurs (tarief vastgesteld per functie, per half uur + verblijfsvergoeding).
Er zijn 3 examensessies per jaar; elk van hen bestaat uit een variabel aantal leden en zitdagen.

jury, et un nombre variable de jours de présence. On ne peut estimer des crédits que par similitude d'une année à l'autre, pour autant qu'il n'y ait pas révision des jetons de présence.

3. Transport des permis aux communes : 30 000 EUR.

Les permis de conduire sont des documents sécurisés de grande valeur. Ils sont transmis aux communes chargées de leur délivrance. Le transport fait appel à une firme de transport sécurisé. A partir d'avril 2013 uniquement les permis conduire internationaux seront transportés par transport sécurisé. Les autres permis seront livrés dans les communes par le fournisseur des permis format bancaire.

4. Permis de conduire type bancaire

Le Conseil des Ministres a décidé de lancer en 2012 un marché public pour la délivrance des permis de conduire format bancaire dans toutes les communes de Belgique.

Liquidation en 2013 : 2 348 000 EUR

5. Le service permis de conduire reçoit bon nombre de factures pour des montants inférieurs à 2 500 EUR. On prévoit un budget de 10 000 EUR pour des petites dépenses.

6. La CIECA est la Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile, active dans les domaines de la sécurité routière et des examens de conduite.

Les membres de la CIECA sont composés des autorités responsables des examens de conduite dans 32 pays dans le monde. Il est indiqué que le service « permis de conduire » soit membre de cette organisation.

Engagement et liquidation 2013 : 6 000 EUR.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 56 50 12.11.22 ont été adaptés pour 2013 à 311 000 EUR en engagement et à 2 789 000 EUR en liquidation.

A.B. 33 56 50 12.11.34 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale permis de conduire: dépenses informatiques.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			925	934	934	934
b			1 030	934	934	934

Note explicative

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur ce programme :

De kredieten kunnen dus, voor zover de zitpenningen niet werden aangepast, enkel worden ingeschat naar analogie met voorgaand jaar.

3. Vervoer van rijbewijzen: 30 000 EUR.

De rijbewijzen zijn beveiligde documenten met een hoge waarde. Zij dienen naar de gemeenten te worden gebracht, die belast zijn met de uitreiking ervan. Hiervoor wordt beroep gedaan op een firma voor beveiligd vervoer. Vanaf april 2013 worden enkel nog de internationale rijbewijzen met beveiligd transport naar de gemeenten gebracht. Alle andere worden door de leverancier van de rijbewijzen in bankkaartformaat aan de gemeenten geleverd.

4. Permis de conduire type bancaire

Er werd il de Ministerraad beslist om een overheidsopdracht te gunnen in 2012 voor de uitreiking van rijbewijzen in bankkaart formaat in alle gemeenten in België.

Vereffening in 2013: 2 348 000 EUR

5. De dienst rijbewijzen ontvangt regelmatig facturen met bedragen lager dan 2 500 EUR. Er wordt een budget voorzien van 10 000 EUR voor kleine uitgaven.

6. De CIECA is de "Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile" en die actief is in het domein van de verkeersveiligheid en de examens voor rijbewijzen voor motorvoertuigen.

Het bestuur van de CIECA worden samengesteld uit verantwoordelijke autoriteiten voor examens voor rijbewijzen uit 32 verschillende landen.

Het is aangewezen dat de dienst "rijbewijzen" lid blijft van deze organisatie.

Vastlegging en vereffening 2013: 6 000 EUR.

Beslissing conclaaf budget 2013 : de kredieten op BA 56 50 12.11.22 werden aangepast naar 311 000 EUR in vastlegging en naar 2 789 000 EUR in vereffening.

A.B. 33 56 50 12.11.34 (Bud DO PA AB) — Centrale databank rijbewijzen: uitgaven informatica

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			925	934	934	934
b			1 030	934	934	934

Verklarende nota

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op dit programma de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- A.B. 33 56 42 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale du permis de conduire : dépenses informatiques.

A partir de 2013, il est nécessaire de prévoir les coûts récurrents suivants sur l'AB 56 50 12.11.34:

- E-Health pour un montant de 54 000 EUR
- Helpdesk Mercurius pour un montant récurrent de 300 000 EUR. Ce helpdesk est nécessaire pour le support aux utilisateurs dont le nombre augmente en 2013.
- Un montant récurrent de 580 000 EUR doit être prévu pour l'entretien correctif et adaptif de l'application

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 56 50 12.11.34 ont été adaptés pour 2013 à 925 000 EUR en engagement et à 1 030 000 EUR en liquidation.

A.B. 33 56 50 74 22 34 (Bud DO PA AB) — Investissement ICT banque de données centrale du permis de conduire.

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			96	100	100	100
b			49	100	100	100

Note explicative.

Suite à la restructuration du budget du SPF à partir de 2013 les crédits de l'AB mentionnée ci-après sont imputés sur ce programme :

- A.B. 33 56 42 74.22.24 (Bud DO PA AB) — Investissement ICT banque de données centrale du permis de conduire.

Sur l'AB 33 56 50 74.22.34, un investissement récurrent de 100 000 EUR est nécessaire à partir de 2013 pour augmenter la capacité de stockage et assurer la mise à jour de l'infrastructure mise en place en 2011.

Les crédits inscrits aux AB 56 50 12.11.34 et 56 50 74.22.34 concernent le projet dénommé Mercurius.

Au niveau européen, la sécurité routière a donné lieu à plusieurs décisions politiques qui demandent des transpositions en droit national.

La directive européenne 2006/126/CE introduit 3 obligations :

- A.B. 33 56 42 12.11.24 (Bud DO PA AB) — Banque de données centrale du permis de conduire : dépenses informatiques.

Vanaf 2013, zijn onderstaande recurrente kosten nodig op de BA 56 50 12.11.34:

- E-Health voor een jaarlijks bedrag van 54 000 EUR
- Helpdesk Mercurius voor een bedrag van 300 000 EUR. De helpdesk is nodig voor de ondersteuning van de gebruikers waarvan het aantal in 2013 zal groeien.
- Uitgaven voor het correctieve en adaptieve onderhoud van de toepassing voor een bedrag van 580 000 EUR.

Beslissing conclaaf budget 2013 : de kredieten op BA 56 50 12.11.34 werden aangepast naar 925 000 EUR in vastlegging en naar 1 030 000 EUR in vereffening.

B.A. 33 56 50 74 22 34 (Beg OA AP BA) — Investerings ICT centrale databank rijbewijzen.

(in duizendtallen EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c			96	100	100	100
b			49	100	100	100

Verklarende nota.

Als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 worden op dit programma de kredieten samengevoegd van de volgende BA:

- B.A. 33 56 42 74.22.24 (Beg OA AP BA) — Investerings ICT centrale databank rijbewijzen.

Op de BA 33 56 50 74.22.34 een recurrent bedrag van 100 000 EUR nodig is vanaf 2013 om de infrastructuur in 2011 samengesteld uit te breiden en up-to-date te houden.

De kredieten ingeschreven op BA 56 50 12.11.34 en 56 50 74.22.34 hebben betrekking op het project "Mercurius" genaamd

Verkeersveiligheid heeft op het Europese niveau aanleiding gegeven tot verschillende beleidsbeslissingen die omzetting vragen naar nationaal recht.

De Europese richtlijn 2006/126/EG houdt 3 verplichtingen in:

1. Exigences auxquelles doit répondre le futur permis de conduire (Directive 2006/126/CE art. 1 & 3 e.a.)

- Introduction d'un modèle unique
- Harmonisation de la périodicité des permis de conduire : les permis de conduire ne seront plus valables "à vie" mais seront limités à 15 ans.
- Application des dispositions nationales en ce qui concerne le retrait, la confiscation, le renouvellement et l'annulation du permis de conduire vis-à-vis de tous les détenteurs de permis de conduire sur le territoire d'un Etat membre.
- Obligation, à la délivrance d'un permis, de vérifier si le demandeur n'a pas fait l'objet d'une déchéance du droit de conduire dans un autre Etat membre.
- Contrôle de toutes les conditions pour la livraison d'un seul permis par personne (lutte contre la fraude).

2. Augmentation de la sécurité routière. (Directive 2006/126 art 7 & 14 e.a.):

La sécurité sur la route doit être améliorée en obtenant une bonne vue sur les données exactes et complètes qui sont à la base de la délivrance ou du renouvellement d'un permis de conduire (données de déchéance ou retrait du permis pour lequel on ne peut plus renouveler le permis, l'aptitude de conduite et l'aptitude médicale du conducteur, la capacité professionnelle, ...). On prévoit un système centralisé où les données sont enregistrées de façon cohérente

3. Possibilités de consultations par d'autres autorités (Directive 2006/126 art 15 e.a.).

Les données des permis de conduire doivent à l'avenir être mises à disposition des autorités étrangères pour e.a :

- Empêcher que des personnes non-belges obtiennent à tort un permis de conduire en Belgique et que des Belges obtiennent à tort un permis de conduire à l'étranger ("tourisme" du permis de conduire).
- Repérer des permis volés ou – au moins – mettre à disposition l'information dans le cadre de la lutte contre la fraude et le terrorisme.
- Mettre à disposition du statut d'un permis dans les autres pays afin d'augmenter la sécurité sur la route.

Le développement d'un réseau européen des permis de conduire opérationnel est prévu par la directive. Une banque de données centrale des permis de conduire est donc nécessaire.

4. Centralisation des données et de la confection du permis → simplification administrative

La conservation centralisée des données et la fabrication centralisée du permis présente un impact direct sur la charge administrative de la commune concernée, à savoir :

1. Eisen waaraan het toekomstige rijbewijs moet voldoen (EU Richtlijn 2006/126 art 1 & 3 o.a.):

- Invoering van een enig model,
- Harmonisering periodiciteit rijbewijzen: rijbewijzen zullen niet langer "levenslang" geldig blijven en kunnen slechts ten hoogste 15 jaar geldig blijven.
- Toepassing van nationale bepalingen inzake intrekking, schorsing, vernieuwing en nietigverklaring van het rijbewijs op alle rijbewijshouders die verhuizen naar een andere lidstaat,
- De verplichting om bij uitgifte van een rijbewijs, na te gaan of de aanvrager niet vervallen is van het recht tot sturen in een andere lidstaat.
- Controle op alle voorwaarden voor de aflevering van één rijbewijs per persoon (fraudebestrijding).

2. Verhoging van de verkeersveiligheid (EU Richtlijn 2006/126 art 7 & 14 o.a.):

De veiligheid op de weg moet verbeterd worden door een goed zicht te krijgen op de exacte en volledige gegevens die de basis vormen voor het al dan niet uitgeven of hernieuwen van een rijbewijs (gegevens van verval of intrekking waarvoor er geen vernieuwing van het rijbewijs mag worden gegeven, de rijgeschiktheid en de medische geschiktheid van de bestuurder, de vakbekwaamheid,...). Er wordt dus voorzien in een gecentraliseerd systeem waar de data op een coherente manier opgeslagen worden.

3. Consultatiemogelijkheden van de gegevens door andere autoriteiten (EU Richtlijn 2006/126 art 15 o.m.).

De gegevens over rijbewijzen moeten in de toekomst ter beschikking gesteld worden voor buitenlandse autoriteiten om o.a.:

- Te voorkomen dat niet Belgische personen ten onrechte een rijbewijs ontvangen in België en Belgen onterecht een rijbewijs ontvangen in het buitenland (rijbewijstoerisme).
- Gestolen rijbewijzen op te sporen of tenminste deze informatie ter beschikking te stellen voor de bestrijding van fraude en terrorisme.
- De status van het rijbewijs eveneens ter beschikking te stellen in andere landen om de veiligheid op de weg te verhogen.

De ontwikkeling van een operationele EU-rijbewijzen netwerk wordt door de richtlijn voorzien. Daarom is een centrale databank rijbewijzen nodig.

4. Centralisatie van de gegevens en aanmaak van het rijbewijs → administratieve vereenvoudiging.

Aangezien de gegevens centraal bewaard worden en het rijbewijs op basis van deze gegevens centraal aangemaakt wordt, heeft dit een directe impact op de administratieve last van de gemeente van beheer,

- Un amoindrissement de la gestion papier de dossiers, qui ne doivent plus être conservés, détruits en cas de décès ou transférés en cas de changement de domicile vers une autre commune.
- Une diminution de la charge administrative par une confection centralisée du permis de conduire.

La simplification administrative profite également au citoyen en ce qu'il lui est demandé le moins possible de démarches.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 56 50 74.22.34 ont été adaptés pour 2013 à 96 000 EUR en engagement et à 49 000 EUR en liquidation.

PROGRAMME 6 : TRANSPORT EXCEPTIONNEL

Suite à la restructuration du budget du SPF les crédits du programme 33 56 4 activité 4 "Transports exceptionnels" sont, à partir de 2013, transférés vers le programme 33 56 6

Objectifs poursuivis.

L'activité concerne les frais de fonctionnement découlant des objectifs du service "Transports exceptionnels". Celui-ci est créé dans le but de construire et de maintenir un système informatique performant permettant à l'administration de délivrer dans des délais très courts des autorisations et de faire circuler le transport exceptionnel sur les itinéraires les plus rationnels et offrant éventuellement des alternatives à la route.

Cette activité concerne les transporteurs spécialisés souvent représentés par leurs fédérations, les donneurs d'ordres (principalement l'industrie, belge ou étrangère), les gestionnaires d'infrastructures routières (essentiellement les Régions mais aussi la SNCB) dont le souci est de préserver celles-ci d'éventuelles destructions et d'éviter une circulation chaotique et l'Administration fédérale (SPF Mobilité et Transports-service des transports exceptionnels).

La mission première de l'administration est de fixer des itinéraires et des conditions de circulation minimisant les risques d'accidents ou de blocages à certains points tout en évitant de pénaliser le transporteur par des contraintes qui seraient trop contraignantes et peu économiques.

L'intermodalité est une problématique nouvelle également de plus en plus présente : des alternatives au transport routier doivent pouvoir être présentées au donneur d'ordre et son transporteur.

namelijk:

- Het in mindere mate beheren van de (papieren) rijbewijsdossiers, die niet meer bewaard moeten worden, vernietigd moeten worden bij een overlijden of verzonden moeten worden naar een andere gemeente van beheer bij adreswijziging.
- De verminderde administratieve last bij een centrale aanmaak van het rijbewijs.

De administratieve vereenvoudiging moet ook van toepassing zijn voor de burger doordat deze zo minimaal mogelijk belast wordt met extra inspanningen.

Beslissing conclaaf budget 2013 : de kredieten op BA 56 50 74.22.34 werden aangepast naar 96 000 EUR in vastlegging en naar 49 000 EUR in vereffening.

PROGRAMMA 6: UITZONDERLIJK VERVOER

De kredieten van het programma 33 56 4 activiteit 4 "Uitzonderlijk Vervoer" worden als gevolg van een herstructurering van het budget van de FOD vanaf 2013 overgedragen naar het programma 33 56 6

Nagestreefde doelstellingen.

De activiteit betreft de werkingskosten die voortvloeien uit de opdrachten van de dienst "Uitzonderlijk vervoer". Dit fonds werd opgericht met het doel een performant informaticasysteem te ontwikkelen en bij te werken dat de administratie moet toelaten om op zeer korte termijn vergunningen af te leveren, om het uitzonderlijk vervoer via de meest aangewezen reismwegen te laten verlopen en om desgevallend aan het wegvervoer nieuwe alternatieven te bieden.

Deze activiteit betreft voornamelijk de gespecialiseerde bestuurders (meestal vertegenwoordigd door hun federaties), de opdrachtgevers (hoofdzakelijk de Belgische of buitenlandse industrie), de beheerders van de wegeninfrastructuur (vooral de Gewesten maar ook de NMBS) wiens grootste zorg erin bestaat om deze voor eventuele schade te behoeden en verkeerschaos te vermijden en de Federale Overheid (FOD Mobiliteit en Vervoer – Dienst Uitzonderlijk Vervoer).

De hoofdplicht van de Overheid bestaat in het vastleggen van reismwegen en vervoersvoorwaarden die het risico op ongevallen en verkeersopstoppingen tot een minimum herleiden en dit zonder de vervoerders te straffen door het opleggen van overgereguleerde en weinig economische verplichtingen.

Bovendien is er een nieuwe problematiek van groeiend belang, m.n. de intermodaliteit: er dienen aan de opdrachtgever en zijn vervoerder alternatieven voor het wegtransport te worden geboden.

La tâche de l'administration est donc complexe, d'autant plus que les autorisations doivent être délivrées dans des délais les plus courts possibles. A cet égard, certains pays voisins sont plus rapides que la Belgique.

Depuis plusieurs années, une concertation est menée avec tous les "stakeholders" en vue d'améliorer la délivrance des autorisations sur tous les aspects : simplification des procédures de demande, qualité de l'itinéraire et des conditions de circulation et rapidité du processus.

Cette concertation vient de déboucher sur un projet de réformes assez fondamentales dont les deux piliers sont un Arrêté Royal sur la circulation des convois exceptionnels d'une part et un Accord de Coopération Etat fédéral- Régions sur les échanges de données d'autre part.

L'administration s'impose d'une certaine façon des obligations de résultats qui ne pourront être atteints que par notre système informatique performant TEUV.

60. Personnel

Effectifs

Niveau	2011	2012	2013
A	0	1	1
B	1	4	4
C	3,8	6	6
Totaux	4,8	11	11

Rem.: Les effectifs sont exprimés en équivalents temps plein.

De Overheid heeft dus een ingewikkelde taak te vervullen, te meer daar de vergunningen in een zo kort mogelijke tijdspanne dienen afgeleverd te worden. In sommige buurlanden verloopt deze procedure sneller dan in België.

Reeds meerdere jaren wordt er met de "stakeholders" overleg gepleegd om de aflevering van alle nodige toelatingen vlotter te doen verlopen : vereenvoudiging van de aanvraagprocedures, kwaliteit van de reisperce en de verkeersvoorwaarden en de snelheid van het afleveringsproces.

Dit overleg heeft geleid tot vrij fundamentele wijzigingen steunend op twee peilers: enerzijds een Koninklijk Besluit betreffende het wegverkeer van uitzonderlijk vervoer en anderzijds een Samenwerkingsakkoord tussen de Federale Staat en de Gewesten aangaande de uitwisseling van gegevens.

De administratie heeft zichzelf verplichtingen opgelegd die enkel kunnen worden nagekomen met het performant informaticasysteem TEUV.

60. Personeel

Effectieven

Niveau	2011	2012	2013
A	0	1,0	1
B	1	4,0	4
C	3,8	6,0	6
Totaux	4,8	11,0	11

Opm. : De effectieven zijn uitgedrukt in voltijdse equivalenten.

Dépenses		(en milliers EUR)/ (in duizendtallen EUR)			Uitgaven	
Statut	(P.A. B.A.)	2011	2012	2013	Statuut	
Personnel statutaire	(60 11.00.03)	66 66	409 409	413 413	Statutair personeel	
Totaux	fc fb	66 66	409 409	413 413	Totalen	

61. Frais de fonctionnement

61. Werkingskosten

PA	A.B.	Nature		2011	2012	2013	2014	2015	2016	B.A.	Aard
61	12.11.01	Totaux	fc	5	29	29	29	29	29	12.11.01	Totalen
			fb	0	29	29	29	29	29		
61	12.11.04	Informatique	fc	196	113	111	115	115	115	12.11.04	Informatica
			fb	111	210	218	115	115	115		
Totaux généraux			fc	201	142	140	144	144	144		Algemeen totaal
			fb	111	239	237	144	144	144		

Note explicative.

AB 56 61 12.11.01 – (Bud DO PA AB) — *Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services (à l'exclusion des dépenses informatiques)*

Les licences sont souvent demandées par correspondance écrite.

La direction Transport Exceptionnel répond toujours par lettre recommandée.

Pour cette raison on prévoit un budget pour les frais d'expédition. Crédit prévu pour 2013 : 25 000 EUR

Pour la communication vers le secteur, un crédit de 4 000 EUR est prévu.

AB 56 61 12.11.04 – (Bud DO PA AB) — *Dépenses diverses de fonctionnement relatives à l'informatiques)*

Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports garanti la délivrance des licences pour tout le pays (« one stop shopping » est une recommandation de l'UE) et fera fonction de centre d'information sur les possibilités de tous les modes de transports.

Dans la première phase le software pour demander les licences on-line sera développé.

Dans une deuxième phase l'intégration dans un système GIS sera développé.

En septembre 2010, le développement du software a été mis en marche. Le software est devenu actif en 2011. Pour l'entretien du software on prévoit 112 000 à 115 000 EUR par an.

Décision conclave budgétaire 2013 : les crédits accordés à l'AB 56 61 12.11.04 ont été adaptés pour 2013 à 111 000 EUR en engagement et à 208 000 EUR en liquidation.

Verklarende nota.

BA 56 61 12.11.01 – (Beg OA AP BA) — *Bestendige uitgaven voor aankoop van niet-duurzame goederen en van diensten (met uitzondering van de informatica-uitgaven)*

Vergunningen worden soms nog per briefwisseling aangevraagd.

De directie Uitzonderlijk Vervoer antwoordt steeds via een aangetekend schrijven.

Daarom wordt er een budget voorzien voor de verzendkosten. Krediet voorzien voor 2013: 25 000 EUR

Een krediet van 4 000 EUR is voorzien in 2013 voor communicatie naar de sector.

BA 56 61 12.11.04 – (Beg OA AP BA) — *Allerhande werkingsuitgaven met betrekking tot de informatica*

De federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer staat in voor de aflevering van vergunningen voor het hele land ("one stop shopping" is een aanbeveling van de EU) en zal fungeren als centraal informatiecentrum over de mogelijkheden van alle vervoermodi.

In de eerste fase wordt software ontwikkeld voor het on-line aanvragen van de vergunningen.

In een tweede fase wordt er gewerkt voor een integratie in een GIS systeem.

In september 2010 werd de ontwikkeling van de software opgestart, de software werd actief in 2011. Het onderhoud van de software wordt geraamd op jaarlijks 112 000 tot 115 000 EUR.

Beslissing conclaaf budget 2013 : de kredieten op BA 56 61 12.11.04 werden aangepast naar 111 000 EUR in vastlegging en naar 208 000 EUR in vereffening.

DIVISION ORGANIQUE 57**CELLULE PERMANENTE CHARGÉE DE LA
GESTION DU CADRE ORGANIQUE DISTINCT DU
SPF MOBILITÉ ET TRANSPORTS****Missions assignées**

L'arrêté royal du 18 février 1997 portant des mesures en vue de la liquidation de la Régie des Transports Maritimes établit que la Régie cesse ses activités le 1^{er} mars 1997. Elle a subsisté pour réaliser les opérations nécessitées par la liquidation, jusqu'au 28 février 1999.

A cette date, tous les actifs et passifs résiduels de la RTM étaient transférés de plein droit à l'État.

En matière de personnel, le chapitre II de l'arrêté royal précité prévoit le transfert d'office au ministère des Communications et de l'Infrastructure de toute une série d'agents statutaires de la RTM.

La présente division organique contient les allocations de base qui se retrouvent habituellement dans un programme de subsistance et qui recouvrent les frais des traitements des agents transférés, les frais de fonctionnement de la cellule permanente, les frais sociaux (Service social et rentes pour accidents de travail) et l'allocation de base destinée à apurer les dépenses résultant de la liquidation de la Régie.

PROGRAMME DE SUBSISTANCE 57/0**01. Personnel****Effectifs (ETP)**

Niveau	2011	2012	2013
A	1	1	1
B	2	1,17	1
C	2,5	2,5	2,5
D	1	1	1
Total	6,5	5,67	5,5

ORGANISATIEAFDELING 57**PERMANENTE CEL BELAST MET HET BEHEER
VAN DE AFZONDERLIJKE PERSONEELSFORMATIE
VAN DE FOD MOBILITEIT EN VERVOER****Toegewezen opdrachten**

Het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport bepaalt dat de Regie op 1 maart 1997 haar activiteiten stopzet. Zij bleef bestaan om de noodzakelijke werkzaamheden van de liquidatie uit te voeren tot 28 februari 1999.

Op die datum werden alle overblijvende activa en passiva van de RMT in hun totaliteit overgedragen aan de Staat.

Wat het personeel betreft voorziet hoofdstuk II van voornoemd koninklijk besluit de overdracht van ambtswege van een ganse groep statutaire personeelsleden van de RMT naar het ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Deze organisatieafdeling bevat de basisallocaties die gewoonlijk in een bestaansmiddelenprogramma opgenomen worden en die de wedden van het overgehevelde personeel bevatten, de werkingskosten van de permanente cel, de sociale lasten (Sociale Dienst en renten voor arbeidsongevallen) en de basisallocatie bestemd om de uitgaven die voortvloeien uit de vereffening van de Regie te kunnen aanzuiveren.

ACTIVITEITENPROGRAMMA 57/0**01. Personeel****Effectieven (FTE)**

Niveau	2011	2012	2013
A	1	1	1
B	2	1,17	1
C	2,5	2,5	2,5
D	1	1	1
Totaal	6,5	5,67	5,5

Uitgaven		(in duizendtallen EUR) / (en milliers EUR)				Dépenses
Statuut	(P.A.	B.A.)	2011	2012	2013	Statut
Statutair personeel	01 11.00.03	c	1 096	879	792	Personnel statutaire
		b	1 063	879	792	
Niet-statutair personeel	01 11.00.04	c	-	-	-	Personnel non-statutaire
		b	-	-	-	
Totalen		c	1 096	879	792	Totaux
		b	1 063	879	792	

Note explicative

L'effectif du personnel et les rémunérations continuent à diminuer. Tous les agents qui pouvaient bénéficier d'un congé préalable à la mise à la retraite à la suite de la fermeture de la RTM, sont à la retraite à partir du 1er janvier 2007. En 2012, les derniers agents qui sont en congé préalable à la mise à la retraite à la suite de la fermeture de la ligne Ostende-Douvres en 2003, bénéficieront de la pension de retraite.

Les dépenses réelles concernant les facilités de circulation sur le réseau ferroviaire ont commencé à diminuer à partir de 2007. À partir de l'année budgétaire 2008, pour la première fois, des agents faisant partie de la Cellule Permanente et du Service Social partent peu à peu à la retraite. A la fin de 2008, tous les fonctionnaires qui entraient encore en ligne de compte pour une mobilité d'office avaient été transférés.

A la date du premier février 2011 la mise à disposition de la Société communale autonome du port d'Ostende est terminée pour 3 des 5 personnes. Ces fonctionnaires statutaires étaient mis en mobilité d'office au sein du SPF au Transport Maritime. Annuellement les crédits budgétaires seront transférés du budget de l'ex-RTM (division 57) au budget du Transport Maritime (division 53)

Verklarende nota

Het personeelseffectief en de bezoldigingen dalen verder. De personeelsleden die als gevolg van de sluiting van de RMT in verlof voorafgaand aan het pensioen konden gaan, zijn vanaf 1/1/2007 allemaal op rustpensioen. In het jaar 2012 gaan ook de laatste personeelsleden met pensioen die als gevolg van de sluiting van de Oostende-Doverlijn in 2003 in verlof voorafgaand aan het pensioen konden gaan.

De reële kosten van de verkeersvoordelen op het spoorwegnet beginnen voor het eerst te dalen vanaf 2007. Vanaf het begrotingsjaar 2008 gingen er voor het eerst ook ambtenaren tewerkgesteld bij de Permanente Cel Afzonderlijke Personeelsformatie ex-RMT en de Sociale Dienst met pensioen. Alle personeelsleden die nog voor ambtshalve mobiliteit in aanmerking kwamen zijn geplaatst eind 2008.

Op 1 februari 2011 kwam voor 3 van de 5 personeelsleden die ter beschikking gesteld waren van het AGHO een einde aan hun terbeschikkingstelling. Deze ambtenaren werden ambtshalve overgeplaatst binnen de eigen FOD naar Maritiem Vervoer. De begrotingskredieten zullen jaarlijks overgeheveld worden van de begroting van de ex-RMT (afdeling 57) naar de begroting van Maritiem Vervoer (afdeling 53).

(en milliers EUR)

(in duizendtallen EUR)

PA	B.A.	Aard		2011	2012	2013	2014	2015	2016	A.B.	Nature
	12.11.01.1	Erelonen	c	6	3	4	4	4	4	12.11.01.1	Honoraires
			b	6	3	4	4	4	4		
	12.11.01.2	Aankopen	c	3	6	5	5	5	5	12.11.01.2	Achats
			b	2	6	5	5	5	5		
	12.11.01.3	Énergie	c	-	-	-	-	-	-	12.11.01.3	Energie
			b	-	-	-	-	-	-		
	12.11.01.5	Vergoedingen	c	-	1	1	1	1	1	12.11.01.5	Indemnités
			b	-	1	1	1	1	1		
02	12.11.01	Totalen	c	9	10	10	10	10	10	12.11.01	Totaux
			b	8	10	10	10	10	10		
02	12.11.04	Informatica	c	-	1	1	1	1	1	12.11.04	Informatique
			b	-	1	1	1	1	1		
02	74.10.01	Rollend materieel	c	-	-	-	-	-	-	74.10.01	Matériel roulant
			b	-	-	-	-	-	-		
02	74.22.01	Uitrusting	c	-	-	-	-	-	-	74.22.01	Équipement
			b	-	-	-	-	-	-		
02	74.22.04	Informatica	c	2	7	7	-	-	-	74.22.04	Informatique
			b	2	7	7	-	-	-		
	Algemeen totaal		c	11	18	18	11	11	11		Totaux généraux
			b	10	18	18	11	11	11		

Note explicative

Pour l'AB 12.11.01 Dépenses permanentes pour achat de biens non durables et de services à l'exclusion des dépenses informatiques un montant de 10 000 EUR (=montant 2012) est prévu.

Pour l'AB 74.22.04 Dépenses d'investissement relatives à l'informatique, un montant de 7 000 EUR est prévu pour l'achat d'une imprimante.

04. Dépenses diverses et variées

AB 33 57 04 34.31.05 — *Dépenses découlant de la liquidation de la RTM*

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	124	125	125	120	119	110
b	111	125	125	120	119	110

Note explicative

Le montant prévu de 125 000 EUR à cet AB concerne :

1. Le passif social de la CIWLT/RTM concerne:

- Allocation sociale complémentaire à payer en

Verklarende nota

Voor de BA 12.11.01 Bestendige uitgaven voor de aankoop van niet-duurzame goederen en diensten met uitsluiting van de informatica-uitgaven wordt een bedrag van 10 000 EUR voorzien (=bedrag 2012).

Voor de BA 74.22.04 Investeringsuitgaven inzake informatica wordt een bedrag van 7 000 EUR voorzien voor de aankoop van een multifunctionele printer.

04 - Diverse verscheiden uitgaven

BA 33 57 04 34.31.05 — *Uitgaven voortvloeiend uit de vereffening van de Regie voor Maritiem Transport*

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	124	125	125	120	119	110
b	111	125	125	120	119	110

Verklarende nota

Het voorziene bedrag van 125 000 EUR op deze BA. betreft:

1. Een ander deel van het sociaal passief van CIWLT/RMT betreft:

- Aanvullende sociale toeslag bovenop de

plus de l'indemnité de chômage de certains agents de la CIWLT/RTM. Cela concerne encore une personne. Le premier septembre de l'année 2012, la personne bénéficiera de la pension de retraite.

- Un remboursement éventuel des contributions versées à l'assurance collective pour frais d'hospitalisation de la CIWLT pour le ou la partenaire d'un ex-agent, à la suite du décès de ce dernier.

Total 4 000 EUR

2. Indemnités de préavis à payer au personnel de la CIWLT/RTM qui est à nouveau déclaré apte après une incapacité de travail de longue durée (provision de 3 000 EUR).
3. Frais d'assurance d'hospitalisation pour les (ex-) travailleurs de la CIWLT/RTM (98.000 EUR). L'indexation des tarifs est compensée par une réduction naturelle du nombre des affiliés (décès).
4. Montant à payer au Fonds de Fermeture des Entreprises pour le financement de l'allocation complémentaire à la prépension à la suite de la fermeture de la ligne Ostende-Douvres en 2003 (20 000 EUR).

AB 33 57 04 41.60.05 — Subside à l'ASBL Service Social (ex AB 11.00.05)

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	117	119	121	121	121	121
b	117	119	121	121	121	121

Note explicative

Une contribution de 121 000 EUR est prévue en 2013 pour couvrir les frais d'intervention de l'ASBL Service Social du Service Public Fédéral Mobilité et Transports pour le personnel du cadre distinct du SPF Mobilité et Transports ainsi que pour le personnel pensionné, tant de l'ex-RTM que du cadre distinct.

werkloosheidsvergoeding te betalen aan sommige ex-personeelsleden van CIWLT/RMT. Het betreft nog één persoon. Op 1 september 2012 gaat de betrokken persoon met pensioen.

- Eventuele terug te betalen bijdragen van de partner, betaald aan de groepshospitalisatieverzekering CIWLT, dit als gevolg van het overlijden van een personeelslid of van zijn (haar) partner.

Totaal 4 000 EUR

2. Opzegvergoedingen te betalen aan personeel van CIWLT/RMT die na langdurige arbeidsongeschiktheid terug arbeidsgeschikt wordt verklaard (provisie van 3 000 EUR).
3. Hospitalisatieverzekering voor de (ex)-werknemers van CIWLT/RMT (98 000 EUR). Indexering van de tarieven wordt gecompenseerd door de natuurlijke afvloeï van aangeslotenen (overlijden).
4. Bedrag te betalen aan het Fonds Sluiting der Ondernemingen ter financiering van de aanvullende toeslag van het brugpensioen als gevolg van de sluiting Oostende-Doverlijn in 2003 (20 000 EUR).

BA 33 57 04 41.60.05 — Toelage aan VZW Sociale dienst (ex BA 11.00.05)

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	117	119	121	121	121	121
b	117	119	121	121	121	121

Verklarende nota

In 2013 wordt een bedrag van 121 000 EUR voorzien als bijdrage in de tussenkomst van de VZW Sociale Dienst van de FOD Mobiliteit en Vervoer i.v.m. de afzonderlijke personeelsformatie van de FOD Mobiliteit en Vervoer evenals voor de gepensioneerd van zowel de ex-RMT als van de van de afzonderlijke personeelsformatie.

DIVISION ORGANIQUE 58

CHARGES DU PASSE

12. Transports Terrestre: STI

AB 33 58 12 81.11.28 — Travaux, fournitures et services destinés à la promotion, la modernisation, l'amélioration de la qualité et de la sécurité des transports en commun secondaires urbains et interurbains

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	53	318	318	318	318	318
b	53	318	318	318	318	318

Note explicative

Cette AB a trait aux travaux exécutés dans le cadre de la promotion du transport urbain et interurbain, pour lesquels un engagement a été obtenu avant le 31 décembre 1988. Selon la loi spéciale de financement des communautés et des régions, les factures doivent dans ce cas être honorées par l'État fédéral à concurrence des soldes engagés disponibles.

L'encours global au 1^{er} janvier 2012 était de 13 214 256 EUR. Les paiements qui seront exécutés, réduiront d'autant l'encours.

14. Travaux Publics

AB 33 58 14 73.20.25 — Apurement des créances découlant d'engagements contractés avant le 1 janvier 1989 par les administrations de l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes dans le cadre des investissements publics

(en milliers EUR)

sc	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	1	1	1	1	1
b	0	1	1	1	1	1

Note explicative.

Les crédits inscrits sur cette allocation de base ont trait aux dépenses qui restent à charge de l'État fédéral suivant les dispositions de l'article 61 de la loi spéciale du 16 janvier 1989 concernant le financement des Communautés et des Régions, et ce, dans le cadre

ORGANISATIEAFDELING 58

LASTEN VAN HET VERLEDEN

12. Vervoer te Land: MIV

BA 33 58 12 81.11.28 — Werken, leveringen en diensten bestemd voor de bevordering, de modernisering, de verhoging van de kwaliteit en veiligheid van de diensten van het gemeenschappelijk stedelijk en interstedelijk secundair vervoer

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	53	318	318	318	318	318
b	53	318	318	318	318	318

Verklarende nota

Deze BA heeft betrekking op de werken uitgevoerd in het kader van de bevordering van het stads- en streekvervoer waarvoor een vastlegging werd bekomen voor 31 december 1988 en die krachtens de bijzondere financieringswet van de gemeenschappen en gewesten door de nationale staat dienen vereffend te worden.

Op 1 januari 2012 bedroeg de totale encours 13 214 256 EUR. De betalingen die werkelijk uitgevoerd worden, zullen met dit bedrag de encours verminderen.

14. Openbare Werken

BA 33 58 14 73.20.25 — Aanzuivering van de vorderingen voortspruitend uit de verbintenissen die vóór 1 januari 1989 door de besturen van het ex-Ministerie van Openbare Werken en het ex-Wegenfonds werden aangegaan in het kader van de openbare investeringen

(in duizendtallen EUR)

ks	2011	2012	2013	2014	2015	2016
c	0	1	1	1	1	1
b	0	1	1	1	1	1

Verklarende nota.

De op deze basisallocatie ingeschreven kredieten hebben betrekking op de uitgaven die ten laste van de centrale staat blijven, volgens de bepalingen van artikel 61 van de bijzondere wet van 16 januari 1989 betreffende de financiering van de Gemeenschappen en

des travaux publics entrepris par les anciennes administrations des Routes et des Voies hydrauliques.

Les dossiers étaient à charge de la présente allocation de base gérés par des services de l'ex-Ministère des Travaux Publics et l'ex-Fonds des Routes et qui ont été régionalisés au 1/1/1989.

L'encours au 1/1/2012 est de 113 772 316 EUR.

Un montant provisionnel d'1KE est inscrit.

Gewesten, en dit in het kader van de werken ondernomen door de toenmalige besturen Wegen en Waterwegen.

De dossiers van de werken ten dienste van deze basisallocatie worden beheerd door het ex-Ministerie van Openbare werken en het ex-Wegenfonds die op 1/1/1989 werden geregionaliseerd.

De encours bedroeg op 1/1/2012 113 772 316 EUR.

Een provisioneel bedrag van 1 KE wordt ingeschreven.