
CONTRAT DE GESTION
ENTRE L'ETAT BELGE ET LA SNCB

BEHEERSCONTRACT
TUSSEN DE BELGISCHE STAAT EN DE
NMBS

Entre l'**Etat belge**, représenté par Madame Inge Vervotte, Ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques, et Monsieur Etienne Schouppe, Secrétaire d'Etat à la Mobilité,

ci-après dénommé "l'Etat",

et

la **Société Nationale des Chemins de Fer Belges**, société anonyme de droit public, située avenue de la Porte de Hal 40 à 1060 Bruxelles, représentée par MM. Marc Descheemaeker, administrateur délégué et Richard Gayetot, directeur général.

ci-après dénommée "la SNCB",

il est conclu un contrat relatif à l'exécution de missions de service public.

Ce contrat constitue un contrat de gestion au sens de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques. Il entre en vigueur au 1^{er} janvier 2008 et vient à échéance le 31 décembre 2012.

Il précise la manière dont la SNCB exécute les missions de service public qui lui sont confiées en vertu de l'article 218 de ladite loi. Il fixe le montant des dotations accordées par l'Etat pour l'exécution de ces missions de service public.

En vertu des dispositions contenues à l'article 5, § 3, 2e alinéa de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le présent contrat de gestion est prorogé de plein droit jusqu'à l'entrée en vigueur d'un nouveau contrat de gestion.

Tussen de **Belgische Staat**, vertegenwoordigd door mevrouw Inge Vervotte, Minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven, en de heer Etienne Schouppe, Staatssecretaris voor Mobiliteit,

hierna genoemd "de Staat",

en

de **Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen**, naamloze vennootschap van publiek recht, gevestigd Hallepoortlaan 40 te 1060 Brussel, vertegenwoordigd door de heer Marc Descheemaeker, gedelegeerd bestuurder en Richard Gayetot, directeur-generaal,

hierna genoemd "de NMBS",

wordt een contract gesloten over de uitvoering van opdrachten van openbare dienst.

Dit contract vormt een beheerscontract in de zin van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven. Het contract wordt van kracht op 1 januari 2008 en neemt een einde op 31 december 2012.

Het preciseert de wijze waarop de NMBS de opdrachten van openbare dienst uitvoert, die haar toegewezen zijn door artikel 218 van dezelfde wet. Het bepaalt het bedrag van de toelagen die de Staat verleent voor de uitvoering van deze opdrachten van openbare dienst.

Volgens de bepalingen van artikel 5, § 3, 2e alinea van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, wordt dit beheerscontract van rechtswege verlengd tot op het ogenblik dat een nieuw beheerscontract in werking is getreden.

Sauf mention explicite, l'ensemble des objectifs et Tenzij anders vermeld, worden de doelstellingen en cadres de référence mentionné dans le présent referentiekaders van dit beheerscontract mutatis contrat de gestion est prolongé mutatis mutandis en mutandis verlengd in 2013. ⁽⁴⁾ 2013. ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

Introduction

Art. 1. Plan d'entreprise 2008-2012

Le présent contrat de gestion a été conclu en connaissance du plan d'entreprise qui a été établi par le conseil d'administration (CA) de la SNCB pour la période 2008-2012 (document CA 2008/13 du 11 janvier 2008).

Art. 2. La qualité au quotidien

La vision, les missions, les valeurs et les objectifs du Groupe SNCB s'orientent prioritairement sur la qualité au quotidien.

Chaque société du Groupe SNCB et chaque service reçoivent des objectifs de qualité, y compris en ce qui concerne les aspects économiques, préalablement concertés, mesurables et mesurés dans le cadre de procédures de suivi, à atteindre à court et moyen termes.

La qualité des différentes prestations se définit par rapport à la contribution de ces prestations à l'objectif final du Groupe SNCB : transporter les voyageurs dans les conditions de fiabilité (sécurité d'exploitation et sociétale, sûreté et ponctualité) et de confort qui répondent le mieux possible à leurs attentes, que ce soit pendant le transport, avant le transport (accessibilité des trains, intermodalité, billettique, gares) et après le transport (intermodalité).

La qualité englobe également l'information. Celle-ci doit également figurer en bonne place dans la vision, les missions, les valeurs et les objectifs du Groupe SNCB et devenir, comme la qualité, une véritable culture d'entreprise. Cet engagement d'information signifie que les trois sociétés du Groupe SNCB fixent également comme objectif à leurs collaborateurs d'informer pleinement et systématiquement les voyageurs, les entreprises, les administrations des spécificités, difficultés, défis, avantages et projets du secteur ferroviaire, dans un esprit de transparence.

Inleiding

Art. 1. Ondernemingsplan 2008-2012

Dit beheerscontract werd gesloten met kennis van het ondernemingsplan dat werd opgesteld door de raad van bestuur (RvB) van de NMBS voor de periode 2008-2012 (document RvB 2008/13 dd. 11 januari 2008).

Art. 2. Dagelijkse kwaliteit

De visie, de opdrachten, de waarden en de doelstellingen van de NMBS-groep zijn bij voorrang gericht op de dagelijkse kwaliteit.

Elke vennootschap van de NMBS-groep en elke dienst krijgen kwaliteitsdoelstellingen, ook voor wat betreft de economische aspecten, welke vooraf zijn overlegd, meetbaar zijn en gemeten worden in het kader van de opvolgingsprocedures en op korte en middellange termijn moeten worden gehaald.

De kwaliteit van de verschillende prestaties wordt bepaald ten opzichte van de bijdrage die deze prestaties leveren aan de finale doelstelling van de NMBS-groep: reizigers vervoeren in comfortabele en betrouwbare omstandigheden (exploitatieveiligheid en sociale veiligheid, beveiliging en stiptheid), die zo goed mogelijk tegemoetkomen aan hun behoeften, zowel tijdens het vervoer, als vóór het vervoer (toegankelijkheid van de treinen, intermodaliteit, ticketing, stations) en na het vervoer (intermodaliteit).

Kwaliteit behelst ook informatie. Deze moet dan ook duidelijk aan bod komen in de visie, de opdrachten, de waarden en de doelstellingen van de NMBS-groep en, net als de kwaliteit, een echte bedrijfscultuur worden. Deze informatieverbintenis betekent dat de drie vennootschappen van de NMBS-groep tevens hun werknemers tot doel stellen de reizigers, de ondernemingen, de besturen volledig en systematisch te informeren over de bijzonderheden, moeilijkheden, uitdagingen, voordelen en projecten van de spoorwegsector, en dit in een geest van transparantie.

Art. 3. Définitions et abréviations

L'annexe 1 comprend une liste reprenant la définition des termes fréquemment utilisés, ainsi qu'une liste de toutes les abréviations employées.

Art. 3. Definities en afkortingen

Een lijst met de definitie van vaak gebruikte termen, evenals een lijst met alle gebruikte afkortingen, bevinden zich in bijlage 1.

I. Les missions de la SNCB

A. Objectifs de croissance

Art. 4. Objectifs de croissance

La SNCB doit transporter sur l'ensemble de la période 2006-2012, en ce qui concerne le transport intérieur, 25 % de voyageurs en plus qu'en 2006, dans le respect permanent des objectifs de qualité décrits dans le présent contrat. Cela représente une croissance annuelle moyenne de 3,8 %. Le nombre de voyageurs transportés en 2006 s'élevait à 182,20 millions sans tenir compte des voyageurs Toute Gare Belge/Tarif Commun Voyageur (TGB/TCV) et à 187,5 millions en tenant compte des voyageurs TGB/TCV; en 2012, ces chiffres doivent être respectivement de 227,7 millions et de 234,4 millions.

L'infrastructure gérée par la SNCB qui sert à l'accueil des voyageurs et sa gestion économiquement efficace présentent une qualité telle que la SNCB ne rencontrera aucune difficulté pour réaliser chaque année cet objectif de croissance.

En 2010, dans le cadre de la préparation du nouveau plan pluriannuel d'investissement, l'Etat et la SNCB évalueront, sur la base des chiffres réalisés en 2008 et en 2009 (nombre de voyageurs transportés tel que fixé ci-dessus), l'objectif de croissance précité et l'ajusteront si nécessaire; ils établiront un scénario de croissance 2012-2017 et adapteront le plan d'investissement.

Dans les six mois suivant la signature de ce contrat, le Groupe SNCB présentera un rapport concernant:

- les adaptations organisationnelles et autres nécessaires si un pourcentage plus élevé de croissance annuel moyen devait être réalisé;
- les mesures qui s'imposeraient pour respecter les objectifs de qualité fixés dans le présent contrat de gestion si la croissance s'avérait supérieure aux 25 % précités.

I. De opdrachten van de NMBS

A. Groeidoelstellingen

Art. 4. Groeidoelstellingen

De NMBS moet gespreid over de periode 2006-2012, wat het binnenlandse vervoer betreft, 25 % meer reizigers vervoeren ten opzichte van het in 2006 vervoerde aantal reizigers, met permanent respect voor de kwaliteitsdoelstellingen die in dit contract beschreven worden. Dit stemt overeen met een gemiddelde jaarlijkse groei van 3,8 %. Het in 2006 vervoerde aantal reizigers bedroeg 182,20 miljoen excl. reizigers Elk Belgisch Station/Gemeenschappelijk Tarief Reiziger (EBS/GTR), en 187,5 miljoen, incl. de reizigers EBS/GTR; het moet in 2012 dus respectievelijk 227,7 miljoen en 234,4 miljoen bedragen.

De infrastructuur voor het onthaal van de reizigers beheerd door de NMBS, en het kostenefficiënte beheer ervan, laten toe en zijn van zodanige kwaliteit dat de NMBS, vanuit dit oogmerk, zonder probleem jaarlijks deze groeidoelstelling kan bereiken.

In het kader van de voorbereiding van het nieuwe meerjareninvesteringsplan zullen de Staat en de NMBS in 2010, op basis van de in 2008 en 2009 gerealiseerde cijfers (aantal vervoerde reizigers zoals hierboven bepaald), hoger vermelde groeidoelstelling evalueren en zo nodig bijstellen, een groeiscenario 2012-2017 vastleggen en het investeringsplan aanpassen.

De NMBS-groep zal binnen de zes maanden na ondertekening van dit contract een rapport voorleggen over:

- de organisatorische en andere aanpassingen die nodig zijn indien een hoger gemiddeld jaarlijks groeipercentage zou moeten gerealiseerd worden;
- de maatregelen die zich zouden opdringen om de kwaliteitsdoelstellingen afgesproken in dit beheerscontract, na te leven bij een sterkere groei dan de hiervoor vermelde 25 %.

Ce rapport, auquel la SNCB contribue, est rédigé sous la coordination de la SNCB Holding qui le transmet aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité et à la DGTT.

Outre ces activités de transport, la SNCB met tout en œuvre pour développer les activités (tant voyageurs que marchandises) qui cadrent avec son objet social.

B. Les trois missions de service public de la SNCB

Art. 5. Pertinence sociale - missions de service public

Au sein du Groupe SNCB, la SNCB est chargée de l'organisation et de l'exploitation des activités de transport ferroviaire.

Au sein d'un cadre financier strict, la société joue, au travers de toutes ses activités, un important rôle social, et ce avant tout en ce qui concerne les missions de service public.

Les missions de service public comprennent:

1. le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse;

2. le transport transfrontalier de voyageurs, c'est-à-dire le transport assuré par les trains du service ordinaire pour la partie du trajet national non couverte au titre du point 1 et jusqu'aux gares situées sur les réseaux voisins définies à l'article 24 de ce contrat;

3. les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la Nation.

En ce qui concerne ces missions de service public, la stratégie de la SNCB s'oriente vers une croissance du nombre de voyageurs, sur le réseau belge, plus importante que le rythme de croissance prévu pour la mobilité et, en même temps, vise à atteindre des scores élevés en matière de qualité produite

Dit rapport, waaraan de NMBS meewerkt, wordt opgesteld onder de coördinatie van de NMBS-Holding, die het overmaakt aan de Ministers van Overheidsbedrijven en van Mobiliteit en aan DGVL.

De NMBS neemt naast deze vervoersactiviteiten alle mogelijkheden te baat om de activiteiten (zowel m.b.t. reizigers als goederen) te ontwikkelen die in overeenstemming zijn met haar maatschappelijk doel.

B. De drie opdrachten van openbare dienst van de NMBS

Art. 5. Maatschappelijke relevantie – opdrachten van openbare dienst

De NMBS is binnen de NMBS-groep belast met de organisatie en de exploitatie van de spoorvervoersactiviteiten.

Binnen een strikt financieel kader vervult het bedrijf met al zijn activiteiten een maatschappelijke rol van betekenis en dit in de eerste plaats voor wat de opdrachten van openbare dienst betreft.

De opdrachten van openbare dienst omvatten:

1. het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, alsook het aandoen van binnenlandse bestemmingen door hogesnelheidstreinen;

2. het grensoverschrijdende vervoer van reizigers, d.w.z. het vervoer met treinen van de gewone dienst voor het deel van het nationale traject dat niet gedekt is door punt 1 en dit tot de stations gelegen op de naburige netwerken zoals bepaald in artikel 24 van dit contract;

3. de prestaties die de NMBS levert ten behoeve van de Natie.

Wat deze vervoerstaken betreft, richt de strategie van de NMBS zich op een stijging van de reizigersaantallen op het Belgische net die groter is dan het verwachte stijgingsritme van de mobiliteit en, terzelfder tijd, op hoge scores inzake gepresteerde kwaliteit (stiptheid, netheid, informatie, ...).

(ponctualité, propreté, information, ...).

La stratégie menée vise d'abord à garantir la continuité des missions de service public et dans ce cadre les activités relatives à l'entretien et à la rénovation du matériel roulant font intégralement partie des missions de service public.

Het gevoerde beleid is er in de eerste plaats op gericht om de continuïteit van de opdrachten van openbare dienst te waarborgen, en in dat kader behoren de activiteiten m.b.t. het onderhoud en de renovatie van het rollend materieel integraal tot de opdrachten van openbare dienst.

Première mission: le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, ainsi que les dessertes intérieures par trains à grande vitesse

Eerste opdracht: het binnenlands reizigersvervoer met de treinen van de gewone dienst, alsook de binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen

Art. 6. Statut des gares

Art. 6. Statuut van de stations

Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs comporte trois statuts d'arrêts:

Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer omvat drie statuten van haltes:

- arrêt principal;
 - arrêt secondaire (avec desserte toute la journée ou avec desserte aux heures de pointe seulement);
 - arrêt spécial.
- hoofdhalte;
 - secondaire halte (met bediening de hele dag door of met alleen bediening tijdens de piekuren);
 - speciale halte.

L'annexe 11 détaille:

Bijlage 11 preciseert:

- la liste des arrêts différenciés en fonction de leur statut;
 - les périodes de desserte (tous les jours, uniquement les jours ouvrables ou exclusivement en période de pointe);
 - les caractéristiques spécifiques de certaines dessertes (desserte des arrêts spéciaux, desserte toutes les deux heures).
- de lijst van de haltes met onderscheid volgens hun statuut;
 - de bedieningsperiodes (alle dagen of enkel op werkdagen of uitsluitend tijdens de piekuren);
 - de specifieke karakteristieken van sommige bedieningen (bediening met speciale stops, bediening om de twee uur).

Art. 7. L'offre train générale et le plan de transport

Art. 7. Het algemeen treinaanbod en het vervoersplan

Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs figure en annexe 9.

Het spoornet voor binnenlands reizigersvervoer is opgenomen in bijlage 9.

Des normes minimales à respecter sont établies pour la mise en place d'un service des trains robuste pour le service public. Les accords à ce sujet, qui concernent donc exclusivement le transport intérieur de voyageurs, sont repris de commun accord dans une convention entre Infrabel et la SNCB. (4)

Minimaal te respecteren normen worden vastgelegd voor de opmaak van een robuuste treindienst voor de publieke dienstverlening. De afspraken dienaangaande - die dus exclusief betrekking hebben op nationaal reizigersvervoer - worden in gemeenschappelijk overleg in een overeenkomst vastgelegd tussen Infrabel en de NMBS. (4)

Art. 8. Définition de l'offre minimale

1. La SNCB garantit, par jour de semaine ouvrable, une offre minimale de 220.000 trains-kilomètres, et par jour de week-end ou jour férié, une offre minimale de 110.000 trains-kilomètres.
2. La SNCB garantit au minimum par jour de semaine ouvrable:
 - sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 10 reliant des arrêts principaux, la mise en œuvre de 16 relations cadencées par sens de trafic, avec un premier train à 07h00 au plus tard et un dernier train à 21h00 au plus tôt, par sens de trafic;
 - la desserte des arrêts secondaires desservis toute la journée par 14 relations cadencées horaires ou 8 relations cadencées toutes les deux heures, par sens de trafic, avec un premier train à 07h00 au plus tard et un dernier train à 20h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
 - la desserte des arrêts secondaires desservis seulement en heures de pointe par 2 trains entre 06h00 et 08h00 et 2 trains entre 16h00 et 18h00;
 - la mise en œuvre d'au moins un train par heure et par sens de trafic entre chaque chef lieu de province et le chef-lieu de province voisin le plus proche par voie ferrée dans la période de validité du contrat de gestion;
 - la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 11.
3. L'offre durant les week-ends et jours fériés est réduite par rapport à l'offre de base de la semaine

Art. 8. Definitie van het minimumaanbod

1. De NMBS waarborgt per werkdag in de week een aanbod van minstens 220.000 treinkilometer, en per weekenddag of feestdag een aanbod van minstens 110.000 treinkilometer.
2. De NMBS waarborgt per werkdag in de week minstens:
 - op alle baanvakken van het net opgenomen in bijlage 10 die hoofdhalttes verbinden, het verzorgen van 16 klokvastе verbindingen per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 07.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 21.00 uur, per rijrichting;
 - de bediening van de secundaire haltes de hele dag door met 14 klokvastе uurverbindingen of 8 klokvastе verbindingen om de twee uur, per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 07.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 20.00 uur, voor de belangrijkste rijrichting;
 - de bediening van de secundaire haltes, uitsluitend tijdens de piekuren, met 2 treinen tussen 06.00 en 08.00 uur en 2 treinen tussen 16.00 en 18.00 uur;
 - het inleggen van minstens één trein per uur en per rijrichting tussen iedere provinciehoofdplaats en de per spoor dichtstbijzijnde naburige provinciehoofdplaats tijdens de geldigheidsperiode van het beheerscontract;
 - de bediening van de speciale haltes overeenkomstig de bediening die bepaald is in bijlage 11.
3. Het aanbod tijdens de weekends en op feestdagen wordt beperkt ten opzichte van het basisaanbod

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

pour tenir compte de la fréquentation plus faible des trains. La SNCB garantit au minimum par jour de week-end ou férié:

- sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 10 reliant des arrêts principaux, la mise en œuvre de 14 relations cadencées, avec un premier train à 08h00 au plus tard et un dernier train à 20h00 au plus tôt, par sens de trafic;
- la desserte des arrêts secondaires desservis les week-ends et jours fériés par 11 relations cadencées horaires ou 6 relations cadencées bi horaires, par sens de trafic, avec un premier train à 09h00 au plus tard et un dernier train à 19h00 au plus tôt, pour le sens de trafic principal;
- la desserte des arrêts spéciaux conformément à celle prévue dans l'annexe 11.

4. Dans le respect des législations fédérales et régionales concernées et en concertation avec les sociétés régionales de transport, lorsque des critères économiques à long terme le justifient, la SNCB dispose de l'autonomie nécessaire pour assurer, de façon permanente sur certaines relations locales, la mission de service public par des dessertes par autobus. Pour chaque initiative que la SNCB prendrait dans cette matière, elle présente préalablement aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, via la DGTT, un rapport circonstancié et probant accompagné de l'avis préalable du Comité Consultatif des Usagers (CCU). Ce rapport est transmis pour information à chaque membre du gouvernement.

Si dans les deux mois à dater de sa réception, l'Etat ne formule aucune objection à l'endroit de la proposition de la SNCB, celle-ci prend la responsabilité d'organiser ces dessertes; elles doivent être accessibles au porteur d'un titre de transport ferroviaire.

La production journalière en bus-kilomètres est

tijdens de week om rekening te houden met de lagere gebruiksfrequentie van de treinen. De NMBS waarborgt per weekenddag of feestdag minstens:

op alle baanvakken van het net opgenomen in bijlage 10 die hoofdhalttes verbinden, het verzorgen van 14 klokvaste verbindingen met een eerste trein ten laatste om 08.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 20.00 uur, per rijrichting;

de bediening van de secundaire haltes op weekends en feestdagen met 11 klokvaste uurverbindingen of 6 klokvaste verbindingen om de twee uur per rijrichting, met een eerste trein ten laatste om 09.00 uur en een laatste trein ten vroegste om 19.00 uur, voor de belangrijkste rijrichting;

de bediening van de speciale haltes overeenkomstig de bediening die bepaald is in bijlage 11.

4. Mits naleving van de betreffende federale en gewestelijke wettelijke bepalingen en in overleg met de gewestelijke vervoersmaatschappijen, en wanneer de economische criteria op lange termijn dit rechtvaardigen, beschikt de NMBS over de nodige autonomie om de opdracht van openbare dienst op sommige lokale verbindingen op permanente wijze te vervullen met busdiensten. Voor elk initiatief dat de NMBS in deze materie zou nemen legt ze voorafgaandelijk een omstandig en afdoend verslag voor aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven, via DGVL, vergezeld van het voorafgaand advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers (RCG). Dit verslag wordt ter kennisgeving overgemaakt aan elk regeringslid.

Als binnen twee maanden na ontvangst, de Staat in verband met het NMBS-voorstel geen enkel bezwaar uit, neemt die laatste de verantwoordelijkheid op zich om die bedieningen te organiseren; ze moeten toegankelijk zijn voor houders van een spoorwegvervoerbewijs.

Met de dagelijkse productie in buskilometers

prise en considération pour déterminer le respect des productions journalières minimales exprimées en trains-kilomètres et fixées dans le présent chapitre.

5. La SNCB pourra déroger au contrat de gestion au niveau de l'offre minimale, dans les cas suivants:

- cas de force majeure;
- situation temporaire de travaux, arrêtée en coordination avec Infrabel moyennant une information au public au moins 10 jours avant la modification d'horaire;
- si le 25 décembre ou le 1^{er} janvier tombe un mardi ou un jeudi, et s'il faut par conséquent s'attendre à une fréquence d'utilisation des trains plus faible respectivement le lundi qui précède ou le vendredi qui suit, une offre de week-end est réalisée le lundi ou le vendredi en question.

En cas d'incident, de travaux ou plus généralement, de force majeure, le transport intérieur ou transfrontalier de voyageurs peut temporairement être adapté et/ou assuré par un service de bus, dans le respect des législations fédérales et régionales concernées.

En cas de perturbation sérieuse du trafic, quelle qu'en soit la cause, la SNCB garantit une diffusion suffisante de l'information et une assistance aux voyageurs en donnant à cet égard la priorité aux voyageurs à mobilité réduite.

6. Conformément à ses objectifs et en tenant compte des ressources disponibles, la SNCB souhaite assurer une croissance plus importante de l'offre de transport. Elle pourra adapter les fréquences dans les limites mentionnées ci-après.

Si la SNCB envisage, compte tenu de la faible fréquentation, des coûts d'exploitation trop élevés ou suite à une amélioration de l'infrastructure, de supprimer certains arrêts ou de réduire leur desserte de plus de 10 % par rapport aux minima fixés aux points 2 et 3, elle sollicite l'accord du Ministre des Entreprises publiques via la DGTT sur la base d'un dossier justificatif. Toute

wordt rekening gehouden om na te gaan of voldaan wordt aan de minimale dagelijkse productie in treinkilometers, bepaald in dit hoofdstuk.

5. De NMBS mag afwijken van het beheerscontract met betrekking tot het minimumaanbod, in de volgende gevallen:

- gevallen van overmacht;
- een tijdelijke situatie van werken, vastgesteld in coördinatie met Infrabel mits informatie aan het publiek ten minste 10 dagen vóór de wijziging van de dienstregeling;
- wanneer 25 december of 1 januari op een dinsdag of een donderdag valt, en er bijgevolg op respectievelijk de daaraan voorafgaande maandag of de daarop volgende vrijdag een lagere gebruiksfrequentie van de treinen te verwachten valt, wordt er op die maandag of vrijdag een weekendaanbod gerealiseerd.

Bij een incident, werken, of meer algemeen overmacht, kan het binnenlands- of grensoverschrijdend reizigersvervoer tijdelijk worden aangepast en/of worden verzekerd door een busdienst, met naleving van de betrokken federale en gewestelijke wetgevingen.

Bij ernstige verstoring van het verkeer, ongeacht de oorzaak ervan, garandeert de NMBS een toereikende informatieverstrekking en tevens bijstand aan de reizigers, waarbij op dat vlak voorrang gegeven wordt aan de reizigers met beperkte mobiliteit.

6. In overeenstemming met haar doelstellingen en rekening houdend met de beschikbare middelen, wenst de NMBS een verder groeiend treinaanbod te verzekeren. Ze kan de frequenties aanpassen binnen de hierna vermelde grenzen.

Wanneer de NMBS, rekening houdend met de lage reizigersaantallen, te hoge exploitatiekosten of ingevolge een verbetering van de infrastructuur, overweegt om bepaalde haltes af te schaffen of hun bediening te verminderen met meer dan 10 % onder de in de punten 2 en 3 vastgelegde minima, dan vraagt ze daartoe, via DGVL, op basis van een gemotiveerd dossier de

suppression ou réduction de desserte de plus de 30 % par rapport aux minima fixés aux points 2 et 3, sera également soumise au Conseil des Ministres. Ce dossier doit aussi faire état des répercussions de cette mesure sur la mobilité. Le Ministre de la Mobilité doit être consulté.

toestemming van de Minister van Overheidsbedrijven. Iedere afschaffing of vermindering van bediening van meer dan 30 % ten opzichte van de onder punten 2 en 3 vastgelegde minima, wordt ook aan de Ministerraad voorgelegd. Dat dossier moet ook vermelden welke weerslag de maatregel heeft op de mobiliteit. De Minister van Mobiliteit moet geraadpleegd worden.

7. Conformément à la décision du Conseil des Ministres du 24 octobre 2013, la SNCB met en place une offre complémentaire desservant l'infrastructure Diabolo

7. Conform de beslissing van de Ministerraad van 24 oktober 2013, voert de NMBS een aanvullend aanbod in dat de Diaboloinfrastructuur bedient.

La mise en service du tunnel Diabolo le 10 juin 2012 fait que, en plus de la desserte existante, Bruxelles-National-Aéroport:

De ingebruikname van de Diabolo-tunnel op 10 juni 2012 maakt dat Brussel-Nationaal-Luchthaven naast de bestaande bediening:

• en semaine est également desservi par 19 fois par jour dans chaque direction par :

• op weekdays eveneens 19 keer per dag per rijrichting wordt bediend door:

○ la relation IR De Panne - Gent - Brussel-Nationaal-Luchthaven - Mechelen – Antwerpen, avec une fréquence d'un train par heure;

○ de IR-verbinding De Panne - Gent - Brussel-Nationaal-Luchthaven - Mechelen – Antwerpen, met een frequentie van één trein per uur;

○ la relation IC Landen - Leuven – Brussel-Nationaal-Luchthaven - Mechelen – Antwerpen, avec une fréquence d'un train par heure.

○ de IC-verbinding Landen - Leuven – Brussel – Nationaal-Luchthaven - Mechelen – Antwerpen, met een frequentie van één trein per uur.

• pendant les week-ends et les jours fériés est aussi desservi par :

• tijdens het weekend en op feestdagen eveneens wordt bediend door:

○ la relation IR Bruxelles – Brussel-Nationaal-Luchthaven – Mechelen, 19 fois par jour dans chaque direction, avec une fréquence d'un train par heure;

○ de IR-verbinding Brussel – Brussel-Nationaal-Luchthaven – Mechelen, en dit 19 keer per dag per rijrichting, met een frequentie van één trein per uur;

○ la relation L Antwerpen-Centraal - Mechelen – Brussel-Nationaal-Luchthaven, 17 fois par jour dans chaque direction, avec une fréquence d'un train par heure.

○ de L-verbinding Antwerpen-Centraal - Mechelen – Brussel-Nationaal-Luchthaven, en dit 17 keer per dag per rijrichting, met een frequentie van één trein per uur.

Avant le 30 juin 2013, la SNCB s'engage à préparer un plan visant à améliorer la communication dans l'aéroport de Bruxelles

De NMBS verbindt zich ertoe om voor 30 juni 2013 een plan op te stellen ter verbetering van de communicatie in de Luchthaven Brussel-Nationaal

National Airport afin d'inciter les voyageurs à utiliser le train. Pour ce faire, la SNCB mettra en place une plateforme de concertation avec l'aéroport et les autres sociétés du Groupe SNCB. Ce plan devra être mis en œuvre avant le 31 décembre 2013 (6 mois après le plan, pour les actions qui sont gérées par SNCB) et fera l'objet d'un reporting particulier, qui sera transmis aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, ainsi qu'à l'Administration, au plus tard le 30 juin 2014. ⁽⁴⁾

om de reizigers aan te sporen om de trein te gebruiken. Daartoe zal de NMBS een overlegplatform met de luchthaven en de andere vennootschappen van de NMBS-groep invoeren. Dit plan moet uitgevoerd worden voor 31 december 2013 (6 maanden na opstellen van het plan, voor de acties die beheerd worden door NMBS) en zal het voorwerp uitmaken van een specifieke rapportering die zal overgemaakt worden tegen uiterlijk 30 juni 2014 aan de Ministers van Mobiliteit en Overheidsbedrijven, alsook aan de administratie. ⁽⁴⁾

Art. 9. Trains sur mesure et trains supplémentaires

A la demande des organisateurs de grands événements (festivals, spectacles, manifestations), la SNCB s'efforcera de transporter une grande masse de voyageurs en un court laps de temps. Dans ces cas, sa politique restera axée sur une couverture des coûts et sur une marge bénéficiaire limitée, pour autant qu'il s'agisse d'initiatives purement commerciales.

La SNCB mettra également des trains supplémentaires en service (trains de renfort) afin de pouvoir gérer les grands flux de voyageurs occasionnels et non organisés, ainsi que les flux structurels de voyageurs (ex. trains supplémentaires vers la Côte). Les coûts qui découlent d'une augmentation d'une telle offre supplémentaire par rapport au passé peuvent être compensés.

Art. 10. Introduction d'un nouveau concept de transport

Pour décembre 2011 au plus tard, la SNCB implémentera, en concertation avec la DGTT, les sociétés régionales de transport et d'autres stakeholders, un concept de transport intégré et orienté client, en ce compris l'éventuel développement d'un réseau suburbain autour d'Anvers, Gand, Liège et Charleroi. De manière multimodale, il doit être possible d'obtenir une offre de transport public de « porte à porte » et ce, sur la

Art. 9. Treinen op maat en extra treinen

Bij grote evenementen (festivals, optredens, manifestaties) zal de NMBS op vraag van de organisatoren inspanningen leveren om op korte tijd een grote massa reizigers te vervoeren. In deze gevallen blijft haar beleid erop gericht om kostendekkend te zijn en om een beperkte winstmarge te halen voor zover het gaat om louter commerciële initiatieven.

De NMBS zal ook extra treinen (versterkingstreinen) inleggen om occasionele en niet georganiseerde grote reizigersstromen, alsook structurele reizigersstromen (bv. extra treinen naar de kust) aan te kunnen. De kosten die voortvloeien uit een verhoging van een dergelijk extra aanbod t.o.v. het verleden kunnen worden gecompenseerd.

Art. 10. Invoering van een nieuw vervoersconcept

De NMBS zal ten laatste tegen december 2011 in overleg met DGVL, de regionale vervoersmaatschappijen en andere stakeholders een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept implementeren, inbegrepen de eventuele uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Antwerpen, Gent, Luik en Charleroi. Op een multimodale wijze moet een openbaar vervoersaanbod van 'deur-tot-deur' mogelijk worden en dit op basis van het

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

base de l'offre train minimale susmentionnée.

Via des études de potentiel de marché, en collaboration avec les sociétés régionales de transport, les chaînons manquants doivent être décelés, de sorte que l'offre train corresponde mieux aux besoins et aux attentes des voyageurs et des voyageurs potentiels.

Lors de l'établissement des horaires, il doit être tenu compte au maximum des possibilités de correspondance, et des nœuds de correspondance multimodaux doivent être développés.

La SNCB étudiera les relations inter-city qui offrent un potentiel pour la mise en circulation de trains supplémentaires, avec une attention particulière aux régions où l'offre est faible par rapport à la demande, et les endroits où un matériel de qualité plus élevée est souhaitable.

Les résultats de cette étude seront présentés aux Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques, via la DGTT, au plus tard 24 mois après la signature du présent contrat.

Art. 11. L'offre RER

Pour mener à bien le projet RER, la SNCB collabore avec les autres sociétés de transport public (STIB/MIVB, TEC, De Lijn) et avec les instances et administrations fédérales et régionales concernées au sein du comité de pilotage mis en place en application de la Convention du 4 avril 2003 visant à mettre en œuvre le programme du réseau express régional de, vers, dans et autour de Bruxelles.

Conformément aux décisions prises par le Conseil des Ministres des 20 et 21 mars 2004, la couverture du déficit d'exploitation est à charge de l'Etat. Il a été également convenu que la SNCB s'engage à développer progressivement l'offre de train et sa fréquence.

Art. 12. Implémentation phasée du RER

L'implémentation phasée du RER autour de Bruxelles entraînera, outre les éléments relatifs à la billettique et à l'infrastructure, la mise en œuvre de trains RER

bovenvermelde minimum treinaanbod.

Via marktpotentieelonderzoeken, in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen, zullen missing links worden opgespoord zodat het treinaanbod beter wordt afgestemd op de behoeften en de verwachtingen van de reizigers en de potentiële reizigers.

Bij de uitwerking van de dienstregeling moet maximaal worden rekening gehouden met de overstapmogelijkheden en moeten multimodale overstapknooppunten worden uitgebouwd.

De NMBS zal onderzoeken welke interstedelijke relaties een potentieel bieden voor de inleg van meer treinen, met bijzondere aandacht voor de regio's waar het aanbod beperkt is in vergelijking met de behoeften en alwaar een hoger kwaliteitsniveau van materieel wenselijk is.

De resultaten van dit onderzoek zullen voorgelegd worden aan de Ministers van Mobiliteit en van Overheidsbedrijven, via DGVL, uiterlijk 24 maanden na ondertekening van dit contract.

Art. 11. Het GEN-aanbod

Om het GEN-project tot een goed einde te brengen, werkt de NMBS samen met de andere openbare vervoersmaatschappijen (MIVB/STIB, TEC, De Lijn) en met de betrokken federale en gewestelijke instanties en besturen in het sturingscomité dat werd opgericht bij toepassing van de Overeenkomst van 4 april 2003 tot uitvoering van het programma van het gewestelijk expresnet van, naar, in en rond Brussel.

Conform de beslissingen van de Ministerraad van 20 en 21 maart 2004 valt de dekking van het exploitatietekort ten laste van de Staat. Er werd tevens overeengekomen dat de NMBS zich ertoe verbindt het treinaanbod en de frequentie ervan geleidelijk te ontwikkelen.

Art. 12. Gefaseerde implementatie van het GEN

De gefaseerde implementatie van het GEN rond Brussel zal vanaf 2011, buiten de elementen met betrekking tot de biljettenverkoop en de

spécifiques à partir de 2011.

Six rames RER seront disponibles à partir du 1^{er} mai 2011. Fin 2012, 90 rames seront disponibles.

Art. 13. Gestion des gares, des parkings et des dépôts pour vélos

La SNCB négocie des conventions pour la mise à disposition ou l'accès aux voyageurs des installations suivantes:

- avec Infrabel: l'infrastructure d'accueil dans les gares, comme les ascenseurs, escaliers, escalators, couloirs sous voies, quais, passerelles, recouvrements de quais, marquises et abris, etc.;
- avec la SNCB Holding: les bâtiments de gare, les espaces de vente et d'information, les espaces d'attente, l'espace réservé aux chemins d'accès, les parkings, les dépôts pour vélos, etc.

Ces conventions doivent porter sur:

- l'état dans lequel doivent se trouver les espaces mis à disposition, ainsi que leur entretien;
- la durée de la mise à disposition.

La redevance de mise à disposition est fixée sur la base des principes appliqués lors de la scission de l'ancienne SNCB en trois sociétés.

La SNCB Holding et la SNCB entament une concertation en vue de la conclusion pour le 1^{er} janvier 2009 d'un accord relatif au contenu de contrats types pour la gestion des gares et des parkings.

A l'avenir, la liste des gares et des parkings dont la gestion est assurée par la SNCB pourra être adaptée moyennant l'accord de la SNCB Holding et de la SNCB. Pendant toute la durée du présent contrat de gestion, cette adaptation ne pourra être effectuée que le 1^{er} avril 2009.

Toute modification à cette liste fera l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion. Le contrat y

infrastructuur, de invoering van specifieke GEN-treinen meebrengen.

Vanaf 1 mei 2011 zullen er zes treinstellen voor het GEN beschikbaar zijn. Eind 2012 zullen 90 treinstellen beschikbaar zijn.

Art. 13. Beheer van stations, parkings en fietsenstallingen

De NMBS maakt afspraken over de terbeschikkingstelling van of de toegang tot de volgende installaties voor de reizigers:

- met Infrabel: onthaalinfrastructuur in de stations, zoals liften, trappen, roltrappen, spooronderdoorgangen, perrons, voetbruggen, overkappingen, schuildaken en schuilhuisjes enz.;
- met de NMBS-Holding: stationsgebouwen, verkoops- en inforuimtes, wachtruimtes, ruimte voor toegangswegen, parkings, fietsenstallingen, enz.

Die afspraken moeten betrekking hebben op:

- de staat waarin de ter beschikking gestelde ruimtes moeten verkeren, en het onderhoud ervan;
- de duur van de terbeschikkingstelling.

De vergoeding voor de terbeschikkingstelling wordt bepaald op basis van de beginselen die zijn gehanteerd bij de opsplitsing van de oude NMBS in drie vennootschappen.

De NMBS-Holding en de NMBS starten overleg met het oog op het afsluiten voor 1 januari 2009 van een akkoord over de inhoud van type-contracten voor het beheer van de stations en de parkings.

In de toekomst kan de lijst van de stations en parkings waarvan het beheer verzekerd wordt door de NMBS, aangepast worden mits akkoord van de NMBS-Holding en de NMBS. Tijdens de duur van dit beheerscontract kan dit enkel gebeuren op 1 april 2009.

Elke wijziging van deze lijst is onderwerp van bijvoegsel aan dit beheerscontract. De ter zake in

afférent visé à l'article 29 du contrat de gestion 2005-2007 est conclu dans les meilleurs délais.

artikel 29 van het beheerscontract 2005-2007 bedoelde overeenkomst, wordt zo snel mogelijk afgesloten.

Les grosses réparations et les investissements d'équipements aux installations mises à disposition de la SNCB conformément au présent article restent à charge du propriétaire, c'est-à-dire la SNCB Holding ou Infrabel. La SNCB peut toutefois prévoir le placement d'équipements supplémentaires à ses frais.

De grote herstellingen en investeringen in uitrusting aan de installaties die overeenkomstig dit artikel ter beschikking van de NMBS worden gesteld, blijven ten laste van de eigenaar, namelijk de NMBS-Holding of Infrabel. De NMBS kan evenwel voorzien in de plaatsing, op eigen kosten, van bijkomende uitrusting.

Les conséquences juridiques et les modalités pratiques de la possibilité pour la SNCB de réaliser des investissements complémentaires, seront réglées dans des conventions spécifiques entre les sociétés du Groupe SNCB.

De juridische gevolgen en de praktische modaliteiten van de mogelijkheid die de NMBS heeft om bijkomende investeringen te doen, worden geregeld in bijzondere overeenkomsten tussen de vennootschappen van de NMBS-groep.

Les investissements supplémentaires dans la zone d'accueil des voyageurs dans les gares sont repris dans le programme d'investissement annuel de la SNCB.

De bijkomende investeringen in de onthaalzone van de reizigers in de stations worden opgenomen in het jaarlijkse investeringsprogramma van de NMBS.

La liste, arrêtée au 1^{er} avril 2008, des gares dont la gestion est confiée à la SNCB par la SNCB Holding est reprise en annexe 6.1.

De lijst van de stations, vastgesteld op 1 april 2008, waarvan het beheer door de NMBS-Holding aan de NMBS is toevertrouwd, bevindt zich in bijlage 6.1.

La liste, arrêtée au 1^{er} avril 2008, des parkings dont la gestion est confiée à la SNCB par la SNCB Holding est reprise en annexe 6.2.

De lijst van de parkings, vastgesteld op 1 april 2008, waarvan het beheer door de NMBS-Holding aan de NMBS is toevertrouwd, bevindt zich in bijlage 6.2.

Un nombre d'autres parkings utilisés par les voyageurs de train, font partie de la petite voirie et sont gérés par les communes où ces parkings sont localisés. Quand la SNCB Holding envisage de modifier le statut de ces parkings, elle se concertera avec la SNCB.

Een aantal andere parkings die gebruikt worden door de treinreizigers, zijn ingelijfd in de kleine wegenis en worden beheerd door de gemeenten waar deze parkings zich bevinden. Wanneer de NMBS-Holding het statuut van deze parkings wil wijzigen, zal hierover overlegd worden met de NMBS.

Art. 14. Politique tarifaire

Les réductions sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs et les gratuités en faveur des catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes, sont décrites dans l'annexe 12.

De tariefverminderingen die van toepassing zijn in het binnenlands reizigersvervoer en het kosteloos vervoer van categorieën van begunstigden omwille van sociale, patriottische, professionele en Europese redenen, zijn beschreven in bijlage 12.

Conformément à la politique tarifaire et aux règles énoncées ci-après, la SNCB détermine la gamme, la

Overeenkomstig het tariefbeleid en de hiernavolgende regels bepaalt de NMBS het gamma, de aard en het

nature et le niveau des prix pour le transport des voyageurs avec des trains du service ordinaire.

niveau van de prijzen voor het vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.

Art. 15. Cartes train trajet et cartes train scolaires

Art. 15. Traject- en schoolkaarten

15.1 Variation de l'augmentation annuelle du prix en fonction de l'accroissement de l'indice santé et de la régularité des trains

15.1 Variatie van de jaarlijkse prijsverhoging op basis van de stijging van de gezondheidsindex en de stiptheid van de treinen

La majoration des prix avant arrondissement de ces cartes, exprimée en moyenne pondérée selon le volume des différentes cartes émises au cours de l'année civile qui précède la date d'approbation des tarifs, varie, entre autres, en fonction de l'accroissement annuel de l'indice santé. L'indice santé est celui du mois de juin précédant l'augmentation tarifaire.

De prijsverhoging voor afronding van deze kaarten, uitgedrukt in gewogen gemiddelde volgens het volume van de verschillende uitgegeven kaarten in de loop van het burgerlijk jaar dat voorafgaat aan de goedkeuringsdatum van de tarieven, varieert, onder meer, rekening houdend met de jaarlijkse stijging van de gezondheidsindex. De gezondheidsindex is die van de maand juni die aan de tariefverhoging voorafgaat.

Le pourcentage d'indexation obtenu est adapté en fonction de la régularité des trains de voyageurs, telle que rapportée à la SNCB par Infrabel.

In functie van de stiptheid van de reizigerstreinen, zoals aan de NMBS gerapporteerd door Infrabel, wordt het verkregen indexeringspercentage aangepast.

Pour le calcul de la modification tarifaire annuelle ainsi adaptée, la valeur limite des tarifs est déterminée comme suit:

Voor de berekening van de aldus aangepaste jaarlijkse tariefwijziging wordt de limietwaarde van de tarieven als volgt bepaald :

$$\text{Tarifs } 1^{\text{er}} \text{ fev}_{08} \times \left(\frac{\text{indice santé juin }_{t+1}}{\text{indice santé juin}_{07} \times 1,0079} + \frac{\text{régularité }_{t+1} - \text{objectif ponctualité}}{\text{objectif ponctualité}} \right)$$

$$\text{Tarieven } 1 \text{ feb}_{08} \times \left(\frac{\text{gezondheidsindex juni }_{t+1}}{\text{gezondheidsindex juni}_{07} \times 1,0079} + \frac{\text{stiptheid }_{t+1} - \text{doelstelling stiptheid}}{\text{doelstelling stiptheid}} \right)$$

L'objectif pour la ponctualité est le suivant:

- 91,0 % pour l'adaptation tarifaire de février 2009;
- 91,5 % pour l'adaptation tarifaire de février 2010;
- 92,0 % pour l'adaptation tarifaire de février 2011.

De doelstelling voor de stiptheid is de volgende:

- 91,0 % voor de tariefaanpassing februari 2009;
- 91,5 % voor de tariefaanpassing februari 2010;
- 92,0 % voor de tariefaanpassing februari 2011.

Pour 2012 et jusqu'à l'entrée en vigueur du prochain contrat de gestion, l'objectif de régularité est fixé à 85,63 % en ponctualité globale pondérée, comme définie à l'annexe 5 du contrat de gestion d'Infrabel. Ce nouvel objectif est calculé pour représenter un niveau de qualité équivalent à l'objectif de 92 % fixé pour l'année 2011. ⁽⁴⁾

Voor 2012 en tot aan de inwerkingtreding van het volgend beheerscontract wordt de stiptheidsdoelstelling vastgelegd op 85,63 % in gewogen globale stiptheid, zoals gedefinieerd in bijlage 5 van het beheerscontract van Infrabel. Deze nieuwe doelstelling is berekend om een gelijkwaardig kwaliteitsniveau te bekomen aan de doelstelling van 92 % die vastgelegd is voor het jaar 2011. ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

La modification tarifaire annuelle effective est égale à l'évolution annuelle de l'indice santé, augmentée ou diminuée de maximum 1 % pour se rapprocher autant que possible de la valeur limite.

15.2 Définition de la régularité

La régularité effective est la moyenne des douze indices mensuels de la période se terminant au mois de juin précédant l'augmentation tarifaire.

Les retards dus à des cas de force majeure, à l'exécution de grands projets d'investissement ou à des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité sont neutralisés dans le calcul à établir. Les retards consécutifs aux interruptions de travail résultant du non-respect des accords en la matière entre la direction et les organisations syndicales, ne font pas l'objet d'une neutralisation. Les trains supprimés sont considérés comme des trains en retard.

La DGTT contrôle, sur base des rapports "Relazen – Relations" qu'elle reçoit chaque jour d'Infrabel, quels retards sont imputables à la force majeure.

Pour les adaptations tarifaires à partir de février 2012, l'indicateur de ponctualité tiendra compte du nombre de voyageurs respectivement pour les trains de pointe et les autres trains, et également de la durée des retards. Dans cette perspective, à partir de 2008, Infrabel reprendra ces deux éléments dans l'enregistrement des trains en retard et calculera la ponctualité globale pondérée, comme définie à l'annexe 5 de son contrat de gestion.

15.3 Variation de l'augmentation annuelle du prix en fonction de la variation des coûts de l'énergie de traction

Etant donné l'augmentation exceptionnelle des coûts de l'énergie au cours des années 2007 et 2008, l'augmentation du prix au 1/2/2009 a été majorée de 1 %. Cette augmentation de 1 % reste acquise pour les tarifs des années suivantes.

15.4 Adaptation tarifaire de février 2009 et adaptations ultérieures

De werkelijke jaarlijkse tariefwijziging is gelijk aan de jaarlijkse evolutie van de gezondheidsindex, verhoogd of verlaagd met maximum 1 % om zo dicht mogelijk de limietwaarde te benaderen.

15.2 Definitie van de stiptheid

De effectieve stiptheid is het gemiddelde van de twaalf maandcijfers van de periode die eindigt in de maand juni die aan de tariefverhoging voorafgaat.

De vertragingen te wijten aan overmacht, aan de uitvoering van grote investeringsprojecten of aan de langdurige vertragingen die te maken hebben met veiligheidsredenen, worden in de te maken berekening geneutraliseerd. Vertragingen ten gevolge van werkonderbrekingen waarvoor de afspraken terzake tussen de directie en vakbonden niet werden nageleefd, komen niet in aanmerking voor neutralisatie. Afschafte treinen worden beschouwd als treinen met vertraging.

DGVL controleert, aan de hand van de verslagen "Relazen – Relations" die het dagelijks van Infrabel ontvangt, welke vertragingen aan overmacht worden toegewezen.

Voor de tariefaanpassingen vanaf februari 2012 zal de stiptheidsindicator rekening houden met het aantal reizigers op respectievelijk spitsuur- en andere treinen, en tevens met de duur van de vertragingen. Met het oog daarop zal Infrabel vanaf 2008 bij de registratie van de treinen met vertraging deze beide elementen meenemen en de gewogen globale stiptheid bepalen, zoals gedefinieerd in bijlage 5 van haar beheerscontract.

15.3 Variatie van de jaarlijkse prijsverhoging op basis van de variatie van de tractie-energiekosten

Gezien de uitzonderlijke stijging van de energiekosten in de jaren 2007 en 2008 wordt de prijsverhoging per 1/2/2009 opgetrokken met 1 %. Deze verhoging met 1 % blijft verworven voor de tarieven in de daarop volgende jaren.

15.4 Tariefaanpassing van februari 2009 en latere aanpassingen

Considérant la situation économique et dérogeant aux règles mentionnées ci-dessus pour l'augmentation annuelle des prix (tenant compte tant de l'augmentation de l'indice santé, de la régularité, que de la variation des coûts de l'énergie de traction), l'adaptation tarifaire de février 2009 est exceptionnellement limitée à 6,25 % au lieu de 7,07 %.

Gelet op de economische omstandigheden en dit in afwijking van de bovenvermelde regels inzake jaarlijkse prijsverhoging (rekening houdende met zowel de stijging van de gezondheidsindex, de evolutie van de stiptheid als de variatie van de tractie-energiekosten), wordt de tariefaanpassing van februari 2009 uitzonderlijk beperkt tot 6,25 % i.p.v. 7,07 %.

A partir de l'augmentation tarifaire de février 2010, les formules mentionnées ci-dessus restent d'application.⁽¹⁾

Vanaf de tariefaanpassing van februari 2010 zijn de bovenvermelde formules onverminderd van toepassing.⁽¹⁾

Art. 16. Produits autres que les cartes train trajet et cartes train scolaires

Art. 16. Andere producten dan traject- en schooltreinkaarten

16.1 Variation de l'augmentation annuelle du prix

16.1 Variatie van de jaarlijkse prijsverhoging

Pour les produits autres que les cartes train trajet et les cartes train scolaires, la SNCB tendra vers une plus grande différenciation des prix dans sa politique tarifaire. Des prix plus différenciés pendant les heures creuses peuvent en effet augmenter l'attrait du train et ainsi contribuer directement à la réalisation des objectifs de croissance. L'augmentation tarifaire annuelle, exprimée en moyenne pondérée selon le volume de chaque groupe de produits ne dépassera pas l'augmentation annuelle de l'indice santé.

Voor de andere producten dan traject- en schooltreinkaarten zal de NMBS in haar tariefbeleid streven naar een grotere prijsdifferentiatie. Meer gedifferentieerde prijzen kunnen immers tijdens de daluren de aantrekkelijkheid van het treinreizen verhogen, en aldus rechtsreeks bijdragen tot het waarmaken van de groei-doelstellingen. De jaarlijkse prijsstijging, uitgedrukt in gewogen gemiddelde volgens het volume van ieder van deze productgroepen, zal niet hoger zijn dan de jaarlijkse stijging van de gezondheidsindex.

16.2 Adaptation tarifaire de février 2009 et adaptations ultérieures

16.2 Tariefaanpassing van februari 2009 en latere aanpassingen

En raison de l'adaptation tarifaire restreinte de février 2009, relative aux cartes train trajet et cartes train scolaires, l'augmentation annuelle du prix des autres produits s'élèvera à 5,50 % et ce en dérogeant à l'application de l'alinéa précédent.

Wegens de beperkte tariefaanpassing van februari 2009 m.b.t. traject- en schooltreinkaarten zal de jaarlijkse prijsstijging van de andere producten 5,50 % bedragen en dit in afwijking van de toepassing van de voorgaande alinea.

A partir de l'augmentation tarifaire de février 2010, les dispositions prévues par le premier alinéa du présent article restent d'application.⁽¹⁾

Vanaf de tariefaanpassing van februari 2010 zijn de bepalingen van de eerste alinea van dit artikel onverminderd van toepassing.⁽¹⁾

Art. 17. Modification du prix des sillons ou du taux de TVA

Art. 17. Wijziging van de prijs van de rijpaden of van het BTW-tarief

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

En cas d'une évolution de prix des sillons qui diffère significativement de l'évolution de l'index santé ou en cas de variation du taux de TVA applicable aux titres de transport ferroviaire, le gain ou la perte de la SNCB sera compensé par une adaptation de ses tarifs ou de sa dotation d'exploitation.

Art. 18. Communication de l'adaptation tarifaire

A l'occasion de chaque adaptation tarifaire, la SNCB communique à la DGTT la gamme des titres de transport et les tarifs appliqués, deux mois avant qu'ils ne soient portés à la connaissance du public. Le public doit en être informé au moins dix jours avant la date de leur entrée en vigueur.

Cette disposition ne porte pas préjudice à la mise en oeuvre immédiate de nouvelles formules commerciales.

Art. 19. Projet Diabolo – redevance passager – contribution des entreprises ferroviaires

Deux ans après le début des travaux d'infrastructure Diabolo, la SNCB tiendra compte de l'application d'une « redevance passager », comme le stipule la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer. Cette redevance est, au départ, pour 50 % à charge du client mais, après la fin des travaux, elle le deviendra entièrement.

Dès que la « redevance passager » sera introduite et/ou que le niveau de celle-ci changera, la SNCB pourra intégrer cette redevance et ses modifications dans les tarifs.

Conformément à l'article 12, §1^{er} de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer, l'Etat versera une compensation à la SNCB pour le montant que la SNCB doit payer à la Northern Diabolo SA pour les voyageurs bénéficiant de la gratuité de transport par train en vertu de l'annexe 12.

Lors de l'adaptation tarifaire suivant le deuxième anniversaire du début des travaux d'infrastructure Diabolo, une augmentation tarifaire supplémentaire

Bij een prijsontwikkeling van de rijpaden die betekenisvol afwijkt van de ontwikkeling van de gezondheidsindex, of bij wijziging van het BTW-tarief op de spoorvervoerbewijzen, wordt de winst of het verlies van de NMBS gecompenseerd door een aanpassing van haar tarieven of van haar exploitatietoelage.

Art. 18. Mededeling prijsaanpassing

Bij elke tariefaanpassing deelt de NMBS aan DGVL het gamma van de vervoerbewijzen en de geldende tarieven mee en dit twee maanden vooraleer ze aan het publiek worden bekendgemaakt. Het publiek moet er minstens tien dagen vooraf worden van ingelicht.

Deze bepaling vormt geen beletsel om onmiddellijk nieuwe commerciële formules in te voeren.

Art. 19. Diabolo-project – passagiersvergoeding – bijdrage van de spoorwegondernemingen

Twee jaar na de start van de werken voor de Diabolo-infrastructuur zal de NMBS rekening houden met de toepassing van de "passagiersvergoeding", zoals bepaald in de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen. Aanvankelijk voor de helft, maar na beëindiging van de werken zal de volledige vergoeding ten laste van de klant worden gelegd.

Van zodra de 'passagiersvergoeding' zal worden ingevoerd en/of de hoogte ervan wijzigt, wordt de NMBS gemachtigd om deze vergoeding en haar wijzigingen te verwerken in de tarieven.

In toepassing van artikel 12, §1 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen zal de Staat de NMBS compenseren voor het bedrag dat de NMBS aan de Northern Diabolo NV moet betalen m.b.t. de reizigers die op grond van bijlage 12 kosteloos vervoer per trein genieten.

Bij de tariefaanpassing die volgt op de tweede verjaardag van het begin van de werken voor de Diabolo-infrastructuur zal éénmalig een bijkomende

de 0,5 % sera appliquée une seule fois pour couvrir la contribution prévue à l'article 15, §1^{er} de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer.

Art. 20. Gratuité du transport par train entre le domicile et le lieu de travail

Afin de tendre vers la gratuité du transport domicile-lieu de travail par chemin de fer, en deuxième classe, ainsi que sur le réseau de la STIB sur base d'une carte train mixte, la SNCB prendra à sa charge l'intervention du travailleur, selon les modalités fixées à l'annexe 13 et dans les limites de l'enveloppe budgétaire prévue à l'article 74.

Art. 21. Promotion du transport par train

Chaque année, la SNCB prend l'initiative d'organiser au moins une action de promotion destinée à attirer une clientèle nouvelle vers le mode ferroviaire. Ces actions peuvent être liées à un thème spécifique ou à un événement particulier.

Des réductions tarifaires ou exonérations générales ou destinées à un groupe cible, ou la réouverture de gares ou de points d'arrêt, ainsi que leur financement, peuvent faire l'objet de discussions avec le Gouvernement et le cas échéant donner lieu à des avenants au présent contrat de gestion.

tariefverhoging van 0,5 % worden toegepast om de bijdrage bedoeld in artikel 15, §1 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen te dekken.

Art. 20. Kosteloosheid van het spoorvervoer tussen de woonplaats en het werk

In haar streven naar de kosteloosheid voor de reiziger van het spoorvervoer tussen de woonplaats en het werk in tweede klas, alsook van het MIVB-vervoer op basis van een gemengde treinkaart, neemt de NMBS de werknemersbijdrage te haren laste en dit volgens de nadere regels die zijn vastgelegd in bijlage 13 en binnen de budgettaire enveloppe waarvan sprake is in artikel 74.

Art. 21. Promotie van het vervoer per trein

De NMBS neemt jaarlijks het initiatief om minstens één promotieactie te voeren om nieuwe klanten naar het spoor te brengen. Deze acties kunnen gebonden zijn aan een specifiek thema of een bijzonder evenement.

Doelgroepgerichte of algemene tariefverminderingen of tariefvrijstellingen, of de heropening van stations of stopplaatsen, en hun financiering, kunnen het voorwerp uitmaken van besprekingen met de Regering en desgevallend aanleiding geven tot bijvoegsels bij dit contract.

Art. 22. Go Pass pour les jeunes à leur 16^{ème}
anniversaire

La SNCB organise chaque mois une action de mailing visant tous les jeunes qui atteignent l'âge de 16 ans pendant le mois et qui contient un bon donnant droit au jeune à un Go Pass gratuit.

La SNCB adresse chaque trimestre à la DGTT un aperçu du nombre de bénéficiaires et une évaluation du taux d'attractivité réelle de la mesure.

Elle procèdera à l'évaluation globale du projet (initialement prévue dans le courant de l'automne 2007) et présentera le rapport à la DGTT au plus tard pour fin septembre 2008.

Art. 23. Les dessertes intérieures par trains à
grande vitesse

En collaboration avec des transporteurs ferroviaires étrangers, la SNCB desservira des destinations intérieures avec des trains à grande vitesse.

Les relations sur lesquelles ce transport intérieur sera organisé, sont les suivantes:

- Oostende – Brugge – Gent – Bruxelles – (Paris): un train aller et retour par jour avec renforcement d'un train supplémentaire aller et retour pendant le week-end;
- (Amsterdam) - Antwerpen – Bruxelles – (Paris): 7 trains aller et retour par semaine;
- (Cologne) - Liège-Guillemins – Bruxelles – (Paris): 6 trains aller et retour par semaine;
- Liège-Guillemins – Namur – Charleroi – Mons – (Paris): 1 train aller et retour par jour.

L'article 76 prévoit les dotations financières appropriées.

L'optimisation du service intérieur ne devrait pas être compromise par les conséquences de la libéralisation du transport international de voyageurs en 2010. Dès lors, la SNCB examinera, le moment venu, quelles modifications doivent être apportées à l'offre de trains

Art. 22. Go Pass voor jongeren bij de 16de
verjaardag

De NMBS voert elke maand een mailing die gericht is op jongeren die in die maand 16 jaar worden en die een bon bevat die recht geeft op een gratis Go Pass.

De NMBS stuurt elk kwartaal aan DGVL een overzicht van het aantal begunstigden en een inschatting van de aantrekkingskracht van de maatregel.

Zij zal overgaan tot de globale evaluatie van dit project (oorspronkelijk gepland in het najaar van 2007) en het rapport aan DGVL overmaken uiterlijk tegen eind september 2008.

Art. 23. De binnenlandse bedieningen met
hogesnelheidstreinen

De NMBS zal in samenwerking met buitenlandse spoorwegvervoerders binnenlandse bestemmingen aandoen met hogesnelheidstreinen.

De verbindingen waarop dit binnenlands vervoer zal worden georganiseerd, zijn de volgende:

- Oostende – Brugge – Gent – Brussel – (Parijs): 1 trein heen-en-terug per dag, met versterking door een extra trein heen-en-terug in het weekend;
- (Amsterdam) - Antwerpen – Brussel – (Parijs): 7 treinen heen-en-terug per week;
- (Keulen) - Liège-Guillemins – Brussel – (Parijs): 6 treinen heen-en-terug per week;
- Liège-Guillemins – Namur – Charleroi – Mons – (Parijs): 1 trein heen-en-terug per dag.

Artikel 76 voorziet in de passende financiële toelage.

De optimalisatie van de binnenlandse dienstverlening zou niet gehypothekeerd mogen worden door de gevolgen die de vrijmaking van het internationaal reizigersvervoer in 2010 kan meebrengen. Daarom zal de NMBS, te gelegener tijd, onderzoeken welke

du service ordinaire.

La compensation financière relative à la desserte intérieure par trains à grande vitesse sur la relation Bruxelles – Mechelen – Antwerpen-Centraal – Noorderkempen – Breda – Den Haag sera définie par avenant.

Deuxième mission: le transport transfrontalier de voyageurs par des trains du service ordinaire

Art. 24. Trafic transfrontalier

La SNCB assure, en accord avec les instances étrangères, des dessertes transfrontalières avec des trains du service ordinaire jusqu'aux gares juste après la frontière:

- en Allemagne: Aix-la-Chapelle;
- en France: Lille;
- au Luxembourg: Luxembourg, Troisvierges, Rodange;
- aux Pays-Bas: Maastricht (avec un minimum de 12 trains par jour et par direction), Roosendaal.

La SNCB coordonne de sa propre initiative les contacts avec les instances étrangères et conclut les accords nécessaires.

Dans le courant de 2008, la SNCB négociera avec les instances étrangères l'application des tarifs intérieurs au trafic transfrontalier, et ce jusqu'à la première grande gare après la frontière. Dans le cadre du développement des diverses Eurégions transfrontalières, la SNCB examinera le moyen d'introduire son système tarifaire domicile-travail / domicile-école et le système tiers payant afin de stimuler ce transport transfrontalier par train.

La poursuite des relations existantes fait l'objet d'une évaluation annuelle qui est transmise à la DGTT.

wijzigingen moeten aangebracht worden aan het aanbod van de treinen van de gewone dienst.

De financiële compensatie betreffende de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen op de verbinding Brussel – Mechelen - Antwerpen-Centraal – Noorderkempen - Breda – Den Haag zal in een bijvoegsel bepaald worden.

Tweede opdracht: het grensoverschrijvend reizigersvervoer met treinen van de gewone dienst⁽¹⁾

Art. 24. Grensoverschrijdend verkeer

In akkoord met de buitenlandse instanties zorgt de NMBS voor grensoverschrijdende bedieningen tot stations kort over de grens met treinen van de gewone dienst:

- in Duitsland: Aken;
- in Frankrijk: Rijsel;
- in Luxemburg: Luxembourg, Troisvierges, Rodange;
- in Nederland: Maastricht (met een minimum van 12 treinen per dag en ¹per richting), Roosendaal.

De NMBS coördineert op eigen initiatief de contacten met de buitenlandse instanties en sluit de nodige overeenkomsten.

De NMBS onderhandelt in de loop van 2008 met de buitenlandse instanties over de toepassing van de binnenlandse tarieven op het grensoverschrijdend verkeer, en dit tot aan het eerste grote station over de grens. De NMBS zal, in het kader van de ontwikkeling van de diverse grensoverschrijdende Euregiozones, onderzoeken hoe haar woon-werk / woon-school tariefsysteem en het derdebetalerssysteem kan ingevoerd worden, teneinde dit grensoverschrijdend vervoer per trein te stimuleren.

Het voortzetten van de bestaande verbindingen wordt jaarlijks geëvalueerd en aan DGVL overgemaakt.

(1) AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

De nouvelles liaisons ne sont possibles qu'après l'établissement d'un business case abordant la faisabilité du projet, les coûts générés, les clients potentiels et les résultats financiers.

L'Etat peut prévoir une intervention financière pour compenser les éventuels coûts nets découlant de la modification de la production et de la tarification adaptée, et ce en tenant compte des recettes réelles.

Art. 25. Desserte Virton – Rodange et Arlon – Rodange

La desserte des liaisons transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange donnant accès à la ville de Luxembourg telles que mises en œuvre au début de l'année 2008 est au moins maintenue jusqu'à la fin de l'année 2018 conformément à la convention conclue le 9 mars 2008 entre la Belgique et le Grand-Duché de Luxembourg relative à l'aménagement, à l'exploitation, au développement et à la promotion des lignes transfrontalières Virton – Rodange et Arlon – Rodange.

Le niveau réel de la compensation versée à cette fin en 2007 à la SNCB est également maintenu jusqu'à la fin de l'année 2018.

Troisième mission: les prestations que la SNCB est tenue de fournir pour les besoins de la Nation

Art. 26. Besoins de la Nation

Les dispositions contractuelles visées par cette mission sont traitées au chapitre XI du présent contrat.

Nieuwe verbindingen zijn enkel mogelijk na opstelling van een business case met vermelding van de haalbaarheid van het project, de gegenereerde kosten, de mogelijke klanten en de financiële resultaten.

De Staat kan voorzien in een financiële tegemoetkoming om de eventuele nettokosten te compenseren die voortvloeien uit de wijziging van de productie en van de aangepaste tarifiering, dit rekening houdend met de reële ontvangsten.

Art. 25. Bediening Virton – Rodange en Arlon – Rodange

De bediening van de grensoverschrijdende verbindingen Virton – Rodange en Arlon – Rodange, die toegang geven tot de stad Luxemburg, zoals die werden ingevoerd begin 2008, wordt minstens gehandhaafd tot het einde van 2018 conform de overeenkomst die op 9 maart 2008 werd gesloten tussen België en het Groothertogdom Luxemburg met betrekking tot de aanpassing, de exploitatie, de ontwikkeling en de promotie van de grensoverschrijdende lijnen Virton – Rodange en Arlon – Rodange.

Het werkelijke compensatieniveau dat daartoe in 2007 aan de NMBS werd gestort, wordt eveneens behouden tot eind 2018.

Derde opdracht: De prestaties die de NMBS moet leveren voor de behoeften van de Natie

Art. 26. Behoeften van de Natie

De contractuele bepalingen van deze opdracht komen aan bod in hoofdstuk XI van dit contract.

II. Sécurité

Art. 27. Sécurité des voyageurs et du personnel et sûreté

Pour le plan stratégique *Corporate Security* à rédiger et à transmettre par la SNCB Holding (en concertation avec la SNCB et Infrabel), qui définit les objectifs stratégiques pour l'approche de la problématique globale de la sécurité sur le domaine ferroviaire, la SNCB connaît et assume son rôle, tout comme elle apporte son soutien à l'élaboration et à l'implémentation de ce plan. Ce plan stratégique couvrira tant la sécurité sociétale du personnel et des voyageurs que la sûreté de l'infrastructure affectée au transport de voyageurs et au transport de marchandises. En ce qui concerne le plan d'action qui y est repris à titre de prévention des attaques terroristes, celui-ci est conforme aux directives et aux plans de sûreté élaborés au sein du Comité fédéral pour la Sûreté du Transport ferroviaire.

La SNCB respectera le planning qui a été présenté conjointement par la SNCB et la SNCB Holding (coordinateur) pour mettre au point et implémenter le plan stratégique *Corporate Security*. Le plan stratégique sera évalué chaque année par la SNCB Holding en collaboration avec la SNCB et Infrabel.

La SNCB formulera des propositions en vue d'appliquer des sanctions plus efficaces afin de dissuader la fraude et les autres formes de nuisances qui sont souvent à l'origine des agressions vis-à-vis du personnel SNCB. Les Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques soumettront ces propositions à leurs collègues.

Art. 27 bis. Plan d'action en vue de prévenir les dépassements de signaux

La SNCB participe activement au développement par Infrabel du "Plan d'action en vue de prévenir les dépassements de signaux 2012-2015".

Ce plan d'action sera complété si nécessaire, en tenant compte de l'analyse et des recommandations relatives aux dépassements de signaux du SSICF.

II. Veiligheid

Art. 27. Veiligheid van reizigers en personeel en beveiliging

Bij het door de NMBS-Holding op te stellen en te sturen strategisch beleidsplan *Corporate Security* (dat afgestemd is met de NMBS en Infrabel), waarin de strategische doelstellingen bepaald worden voor de aanpak van de globale veiligheidsproblematiek op het spoorwegdomein, kent en vervult de NMBS haar rol en treedt ondersteunend op bij de uitwerking en de implementatie ervan. In dit strategisch beleidsplan komen zowel de sociale veiligheid van het personeel en de reizigers als de beveiliging van de infrastructuur van het reizigersvervoer en het goederenvervoer aan bod. Wat het daarin opgenomen actieplan ter preventie van terroristische aanslagen betreft, is het conform de richtlijnen en de beveiligingsplannen uitgewerkt binnen het Federaal Comité voor de Beveiliging van het Spoorwegvervoer.

De NMBS zal zich houden aan de planning die wordt voorgesteld samen door de NMBS en de NMBS-Holding (coördinator) om het strategisch beleidsplan *Corporate Security* op punt te stellen en te implementeren. Het strategisch beleidsplan zal jaarlijks door de NMBS-Holding worden geëvalueerd, in samenwerking met de NMBS en Infrabel.

De NMBS zal voorstellen formuleren met het oog op het efficiënter hanteren van sancties om het zwartrijden en andere vormen van overlast te ontmoedigen; deze zijn vaak een oorzaak van agressie t.a.v. het NMBS-personeel. De Ministers van Mobiliteit en Overheidsbedrijven zullen deze voorstellen voorleggen aan hun collega's.

Art. 27 bis. Actieplan preventie seinvoorbijrijdingen

De NMBS werkt actief mee aan de opstelling door Infrabel van het "Actieplan preventie seinvoorbijrijdingen 2012-2015".

Dit actieplan zal zo nodig aangevuld worden, rekening houdend met de analyse en de aanbevelingen over seinvoorbijrijdingen van DVIS.

Le plan d'action contient des indicateurs de prestation objectivement vérifiables qui permettent le monitoring de son application; son objectif est de réduire annuellement au cours de la période 2012-2015 le nombre de dépassements de signaux pour lesquels le point critique a été dépassé, par train-kilomètre parcouru sur les voies principales et sur les voies secondaires qui donnent accès aux voies principales. Le nombre de dépassements de signaux (tels que définis précédemment) au cours de l'année 2010 sert de référence.

L'Etat belge demande à la SNCB de viser d'ici 2015, conjointement avec Infrabel, les autres opérateurs ferroviaires et le SSICF, une diminution globale du niveau de risque, conformément à ce que prévoit l'article 61 bis.

La SNCB réalise sa part du plan et rapporte trimestriellement les informations nécessaires à Infrabel qui transmet un rapport consolidé au Ministre des Entreprises publiques, au Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire (ci-après « SEPPF ») et au SSICF. Ce rapportage comprend, si nécessaire, les mesures correctrices prises par la société pour atteindre son objectif.

Les éventuels compléments apportés au plan sont envoyés à ces mêmes parties.

La SNCB et ses conducteurs de train communiquent immédiatement au point de contact disponible à cet effet auprès d'Infrabel tous les problèmes de signalisation rencontrés.

La SNCB collabore à l'élaboration par Infrabel de plans d'action spécifiques pour tous les signaux dépassés plus d'une fois au cours d'une période de 24 mois, si un conducteur de train de la SNCB a été impliqué dans au moins un de ces dépassements.

Ce plan d'action spécifique doit être disponible au plus tard trois mois après la constatation du deuxième dépassement et la SNCB met en oeuvre la partie du plan qui la concerne dans les six mois qui suivent la constatation du deuxième dépassement.

Dans le cas de dépassements de signal pour lesquels

Het actieplan bevat objectief verifieerbare kernprestatie-indicatoren die de monitoring van de uitvoering mogelijk maken en streeft na dat het aantal seinvoorbijrijdingen per gereden treinkm in hoofdspoor en in bijspoor dat toegang geeft tot hoofdspoor, waarbij het gevaarlijke punt bereikt wordt, jaarlijks daalt over de periode 2012-2015. Hierbij worden het aantal seinvoorbijrijdingen (zoals hierboven gedefinieerd) in het jaar 2010 als referentie genomen.

De Belgische Staat vraagt aan de NMBS om samen met Infrabel, de andere spoorwegoperatoren en DVIS tegen 2015 een globale vermindering van het risiconiveau te beogen, in overeenstemming met hetgeen bepaald is in artikel 61bis.

De NMBS voert haar aandeel van dit plan uit en levert hierover driemaandelijks de nodige informatie aan Infrabel die een geconsolideerd rapport overmaakt aan de Ministers van Overheidsbedrijven, en van Mobiliteit, de Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid (hierna "DOS") en DVIS. Deze rapportering bevat desgevallend de corrigerende maatregelen die de vennootschap neemt om haar doelstelling te halen.

Eventuele aanvullingen van het plan worden aan dezelfde partijen toegestuurd.

De NMBS en haar treinbestuurders geven onverwijld alle problemen die zij ondervinden op vlak van de seininrichting door aan het daartoe bij Infrabel beschikbaar zijnde meldpunt.

De NMBS werkt mee aan de opstelling door Infrabel van specifieke actieplannen voor alle seinen die meer dan eenmaal voorbijgereden werden in een periode van 24 maanden, indien een NMBS-treinbestuurder betrokken was bij minstens één van deze seinvoorbijrijdingen.

Dit specifiek actieplan is beschikbaar uiterlijk drie maanden na de vaststelling van de tweede seinvoorbijrijding en de NMBS voert haar aandeel uit binnen de zes maanden na de vaststelling van de tweede seinvoorbijrijding.

Indien het een seinvoorbijrijding betreft waarbij het

le point critique a été dépassé, une action sera prise aussi vite que possible.⁽³⁾ *gevaarlijke punt werd bereikt, zal er zo snel mogelijk actie ondernomen worden.*⁽³⁾

Art. 27 ter. Culture de la sécurité

La SNCB établit un "Plan d'action pour une culture et une discipline de sécurité applicables opérationnellement".

Ce plan d'action décrit de quelle manière la SNCB peut évoluer vers une organisation en apprentissage avec une culture d'entreprise axée sur la prévention et l'apprentissage par l'expérience.

La SNCB recherche la possibilité de faire concorder ce plan d'action avec Infrabel.

Ce plan d'action fait l'objet d'un premier audit effectué par le SSICF afin de fixer une mesure de référence du niveau actuel de la culture de la sécurité existante au sein de l'entreprise. Cet audit comportera également un benchmarking portant sur les cultures et disciplines de sécurité qui existent dans d'autres secteurs sensibles en matière de sécurité et qui sont transposables opérationnellement.

Trois ans après la réalisation de l'audit initial, le SSICF effectuera un audit de suivi qui doit permettre de mesurer les résultats obtenus.

Au plus tard le 30 juin 2013, la SNCB envoie ce plan d'action et, dès qu'ils seront disponibles, le benchmarking et les résultats des audits aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité, au SEPPF et au SSICF.⁽³⁾

Art. 27 ter. Veiligheidscultuur

De NMBS stelt een "Actieplan operationeel toepasbare veiligheidscultuur en veiligheidsdiscipline" op.

In dit actieplan wordt aangegeven op welke wijze de NMBS kan evolueren naar een lerende organisatie met een bedrijfscultuur gericht op preventie en leren uit ervaring.

De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om dit actieplan af te stemmen met Infrabel.

Dit actieplan wordt een eerste maal door DVIS geauditeerd om een nulmeting op te stellen van het huidige niveau van de aanwezige veiligheidscultuur. Deze audit zal eveneens een benchmarking bevatten over operationeel toepasbare veiligheidscultuur en veiligheidsdiscipline in andere veiligheidsgevoelige sectoren.

Drie jaar na afloop van de initële audit zal DVIS een opvolgingsaudit uitvoeren die moet toelaten om de bereikte resultaten te meten.

De NMBS stuurt, uiterlijk 30 juni 2013, dit actieplan en, van zodra deze beschikbaar zijn, de resultaten van de audits en de benchmarking aan de Ministers van Overheidsbedrijven, en van Mobiliteit, DOS en DVIS.⁽³⁾

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

III. Qualité du service

Art. 28. Principes généraux de la mesure de la qualité

La SNCB mesure la qualité des services offerts à ses clients sur la base de critères objectifs et subjectifs.

La mesure de la qualité est soit confiée à un organisme extérieur, soit validée par la DGTT et certifiée par un organisme extérieur. Cette certification est organisée à l'initiative de la DGTT.

Les objectifs et les résultats sont communiqués au public.

La DGTT et le CCU sont associés à l'ensemble du processus de mesure de la qualité.

La SNCB est responsable de la mesure de la qualité pour ses compétences propres. Cependant, les trois sociétés coopèrent, notamment par le biais de la conclusion de *Service Level Agreements* (SLA), pour optimiser les mesures, coordonner leurs procédures et lorsque c'est nécessaire pour limiter les désagréments pour le public. Particulièrement, la mesure de la qualité subjective, au moyen du baromètre qualité, est coordonnée pour éviter des procédures parallèles.

Les résultats de l'évolution des indicateurs objectifs et des indicateurs subjectifs (baromètre de qualité) seront présentés chaque année aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité, à la DGTT, aux autres sociétés du Groupe SNCB, au CCU et aux autres associations d'utilisateurs concernées.

Art. 29. Mesure objective de la qualité: manuel de qualité

La SNCB travaille avec un manuel de qualité en vue de réaliser une mesure objective de la qualité.

III. Kwaliteit van de dienstverlening

Art. 28. Algemene principes van de kwaliteitsmeting

De NMBS meet de kwaliteit van de dienstverlening aan haar klanten op basis van objectieve en subjectieve criteria.

De kwaliteitsmeting wordt hetzij toevertrouwd aan een extern organisme, hetzij gevalideerd door DGVL en gecertificeerd door een extern organisme. Die certificering wordt georganiseerd op initiatief van DGVL.

De doelstellingen en de resultaten worden aan het publiek meegedeeld.

DGVL en het RCG zijn bij het gehele kwaliteitsmetingsproces betrokken.

De NMBS is verantwoordelijk voor de kwaliteitsmeting van haar eigen opdrachten. Niettemin werken de drie vennootschappen, meer bepaald door middel van *Service Level Agreements* (SLA), samen voor het optimaliseren van de metingen, het coördineren van hun procedures en wanneer nodig voor het beperken van de hinder voor het publiek. In het bijzonder wordt de subjectieve kwaliteitsmeting, door middel van de kwaliteitsbarometer, gecoördineerd om parallelle procedures te vermijden.

Jaarlijks zullen de resultaten van de evolutie van de objectieve indicatoren en van de subjectieve indicatoren (kwaliteitsbarometer) meegedeeld worden aan de Ministers van Overheidsbedrijven en van Mobiliteit, DGVL, de andere vennootschappen van de NMBS-groep, het RCG en andere betrokken gebruikersverenigingen.

Art. 29. Objectieve kwaliteitsmeting: kwaliteitshandboek

De NMBS werkt met een kwaliteitshandboek, met het oog op het verrichten van de objectieve kwaliteitsmeting.

Ce manuel a pour but de déterminer:

- tous les aspects qualitatifs pertinents et la manière dont ils doivent être suivis;
- les indicateurs qui constituent un bon critère pour ces aspects;
- la manière dont ces indicateurs seront suivis;
- les objectifs de qualité et les perspectives de croissance de ces indicateurs;
- la manière dont les plaintes seront traitées et le délai endéans lequel elles le sont.

La SNCB soumet son manuel à la DGTT pour approbation au plus tard six mois après la signature du contrat de gestion.

Le manuel fait l'objet:

- d'une approbation par la DGTT et le CCU, sous réserve de certification;
- d'une certification par un contrôleur de qualité externe et agréé (auditeur), désigné par la DGTT pour le Groupe SNCB.

Si le manuel ne peut pas être certifié, l'auditeur en informe la DGTT. La SNCB dispose d'une période de six mois après sa notification pour adapter le manuel de qualité et à nouveau le soumettre pour approbation et certification.

L'auditeur veille à la bonne application des manuels de qualité et adresse chaque année à la DGTT un reporting à ce sujet. Si l'auditeur constate que l'application n'est pas satisfaisante, la SNCB dispose d'un délai de deux mois pour procéder à un ajustement.

Art. 30. Aspects qualitatifs

Le manuel de qualité traite au moins des aspects qualitatifs suivants. Pour certains de ces aspects, l'indicateur à appliquer est celui qui est développé à l'annexe 4:

Doel van dit handboek is:

- het bepalen van alle relevante kwaliteitsaspecten en van de wijze waarop ze opgevolgd dienen te worden;
- het bepalen van de indicatoren die voor de aspecten een goede maatstaf vormen;
- het bepalen op welke manier deze indicatoren zullen opgevolgd worden;
- taakstellingen bepalen voor de kwaliteitsaspecten en een groeipad bepalen voor de indicatoren;
- het bepalen van de wijze waarop en de termijn waarbinnen klachten zullen behandeld worden.

De NMBS legt haar handboek ter goedkeuring voor aan DGVL ten laatste zes maanden na het ondertekenen van dit beheerscontract.

Het handboek is voorwerp van:

- goedkeuring door DGVL en het RCG, onder voorbehoud van certificering;
- certificering door een erkende, externe kwaliteitsbewaker (auditor), aangesteld door DGVL, voor de NMBS-groep.

Indien het handboek niet kan gecertificeerd worden brengt de auditor DGVL hiervan op de hoogte. De NMBS beschikt over een periode van zes maanden na bekendmaking hiervan om het kwaliteitshandboek bij te stellen en opnieuw ter goedkeuring en certificering voor te leggen.

De auditor waakt over de goede toepassing van de kwaliteitshandboeken en rapporteert hierover jaarlijks aan DGVL. Indien de auditor vaststelt dat de toepassing niet voldoet heeft de NMBS twee maanden de tijd voor bijstelling.

Art. 30. Kwaliteitsaspecten

Het kwaliteitshandboek behandelt ten minste de hierna opgesomde kwaliteitsaspecten. Voor sommige van deze aspecten is de toe te passen indicator uitgewerkt in bijlage 4:

- | | |
|--|--|
| - probabilité d'avoir une place assise; | - kans op een zitplaats; |
| - propreté (y compris vandalisme) dans le train; | - netheid (inclusief vandalisme) in de trein; |
| - informations dans le train; | - informatie in de trein; |
| - propreté des gares et des parkings gérés par la SNCB; | - netheid van de stations en parkings die beheerd worden door de NMBS; |
| - accueil et service; | - onthaal en service; |
| - diffusion de l'information aux voyageurs dans la gare; | - informatieverlening aan de reizigers in het station; |
| - gestion des plaintes; | - klachtenbeheer; |
| - ponctualité. | - stiptheid. |

Art. 31. Baromètre de qualité

La perception de la qualité par le client est mesurée au moyen d'enquêtes qui constituent le baromètre de qualité. Ce baromètre de qualité permet d'évaluer les indicateurs subjectifs pertinents en ce qui concerne les aspects qualitatifs importants pour l'entreprise. Le baromètre de qualité n'analyse donc pas la qualité technique réellement produite, mais l'expérience subjective des voyageurs.

Le baromètre de qualité est réalisé à la demande de la SNCB et effectué quatre fois par an par un exécutant externe.

La SNCB communique à la DGTT:

- les résultats de chaque mesure (trimestriellement);
- un rapport contenant les résultats globaux sur une base annuelle, le 30 avril au plus tard.

Dès que des mesures de référence seront disponibles pour douze mois successifs, des valeurs limites seront déterminées en concertation. Si un indicateur est, de façon significative ou répétée, inférieur à la valeur limite, la SNCB procède à une étude plus détaillée afin de déterminer les causes possibles. La DGTT est tenue informée de cette étude.

La SNCB communique les réalisations sur son site

Art. 31. Kwaliteitsbarometer

De perceptie door de klant van de kwaliteit wordt gemeten door enquêtes, de zogenaamde kwaliteitsbarometer. Door middel van deze kwaliteitsbarometer worden de relevante subjectieve indicatoren met betrekking tot de voor de onderneming belangrijke kwaliteitsaspecten beoordeeld. De kwaliteitsbarometer analyseert dus niet de reëel gepresteerde technische kwaliteit, maar wel de subjectieve beleving van de treinreizigers.

De kwaliteitsbarometer wordt opgesteld in opdracht van de NMBS en vier keer per jaar opgemaakt door een externe opdrachtnemer.

De NMBS bezorgt aan DGVL:

- de resultaten van elke meting (per kwartaal);
- een rapport met de globale resultaten op jaarbasis uiterlijk op 30 april.

Zodra er referentiemetingen zijn voor twaalf opeenvolgende maanden, zullen in onderling overleg de grenswaarden vastgesteld worden. Indien een indicator, op betekenisvolle wijze of herhaaldelijk, onder de grenswaarde ligt, voert de NMBS verder onderzoek naar de mogelijke oorzaken hiervan. DGVL wordt op de hoogte gehouden van dit onderzoek.

De NMBS communiceert de realisaties op haar

web.

Art. 32. Nœuds de correspondance intermodaux

En collaboration avec les sociétés régionales de transport, la SNCB réalise un projet-pilote en vue de la certification des nœuds de correspondance intermodaux. Le projet piloté par la STIB concernera quelques haltes desservies par le réseau RER autour de Bruxelles. La SNCB Holding et Infrabel participent à cette certification.

Art. 33. Compensation des voyageurs

La SNCB s'engage à transporter tout voyageur muni d'un titre de transport valable ainsi que, le cas échéant, ses bagages à la gare de destination, en veillant à se conformer aux horaires prévus.

Dans cette optique, la SNCB met en place dans les meilleurs délais un nouveau système de compensation de la clientèle en cas de retard de train, qui se substitue au système instauré sur la base du contrat de gestion 2005-2007.

Ce nouveau système prévoit que la SNCB accorde une compensation forfaitaire de 100 % aux voyageurs victimes d'un retard de 60 minutes au minimum.

En ce qui concerne les perturbations de manière répétée ou systématique, les compensations suivantes sont instaurées:

- pour un minimum de 20 retards de plus de 15 minutes sur une période de 6 mois, la SNCB accorde une compensation de 25 % par retard;
- pour un minimum de 10 retards de plus de 30 minutes sur une période de 6 mois, la SNCB accorde une compensation de 50 % par retard.

Le nouveau système de compensation et ses modalités d'application doivent être soumis via la DGTT au Ministre des Entreprises publiques, pour approbation, au plus tard trois mois après la publication du nouveau contrat de gestion au Moniteur.

website.

Art. 32. Intermodale overstapknoppunten

De NMBS realiseert samen met de regionale vervoersmaatschappijen een proefproject inzake certificering van intermodale overstapknoppunten. Het project, dat aangestuurd wordt door de MIVB, zal betrekking hebben op enkele bediende haltes van het GEN-netwerk rond Brussel. De NMBS-Holding en Infrabel nemen deel aan deze certificering.

Art. 33. Compensatie van de reizigers

De NMBS verbindt zich ertoe iedere reiziger met een geldig vervoerbewijs en ook, in voorkomend geval, zijn bagage te vervoeren tot het station van bestemming, waarbij ze erover waakt de voorziene dienstregeling in acht te nemen.

In die optiek stelt de NMBS zo snel mogelijk een nieuw compensatiesysteem in voor de klanten in geval van treinvertraging, dat het systeem vervangt dat werd ingevoerd op basis van het beheerscontract 2005-2007.

Dit nieuwe systeem voorziet erin dat de NMBS een vaste compensatie van 100 % toekent aan reizigers die het slachtoffer zijn van vertragingen van 60 minuten of meer.

Wat de herhaalde of stelselmatige vertragingen betreft, worden volgende compensaties ingevoerd:

- voor minstens 20 vertragingen van meer dan 15 minuten in een periode van 6 maanden, vergoedt de NMBS 25 % per vertraging;
- voor minstens 10 vertragingen van meer dan 30 minuten in een periode van 6 maanden, vergoedt de NMBS 50 % per vertraging.

Het nieuwe compensatiesysteem en de toepassingsmodaliteiten ervan moeten via DGVL ter goedkeuring aan de Minister van Overheidsbedrijven worden overgelegd ten laatste drie maanden na publicatie van het nieuwe beheerscontract in het Staatsblad.

IV. Relations avec les tiers

Art. 34. Règles de conduite à l'égard de tiers

La SNCB met ses dépôts et consignes pour bagages à la disposition des voyageurs de toutes les entreprises ferroviaires sans aucune discrimination.

Art. 35. Comité Consultatif des Usagers

La SNCB Holding centralise les relations du Groupe avec le CCU et en assure le secrétariat.

A partir de 2013, le SPF Mobilité et Transports assure le secrétariat et l'appui technique du CCU. La SNCB Holding reste responsable de la centralisation des relations du Groupe SNCB avec le CCU. ⁽⁴⁾

En exécution de la Loi sur les entreprises publiques, la SNCB collabore avec le CCU.

La SNCB s'engage notamment:

- à répondre, via la SNCB Holding, de façon complète et motivée à tous les avis émis par le CCU concernant ses activités:
 - a. dans un délai d'un mois, quand il s'agit de fournir des informations disponibles au sein de l'entreprise;
 - b. dans un délai de deux mois, quand la réponse nécessite des recherches préalables;
 - c. dans un délai raisonnable, quand il s'agit de matières touchant à la stratégie de l'entreprise.

Si la SNCB n'est pas en mesure de répondre à la question dans le délai d'un mois, elle en informera le CCU endéans le mois, via la SNCB Holding, en motivant la nécessité de

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

IV. Relaties met derden

Art. 34. Gedragsregels ten overstaan van derden

De NMBS stelt de door haar beheerde bagagerekken en kluizen op niet-discriminerende wijze ter beschikking van de reizigers van alle spoorwegondernemingen.

Art. 35. Raadgevend Comité van de Gebruikers

De NMBS-Holding centraliseert de relaties van de NMBS-groep met het RCG en zorgt voor het secretariaat ervan.

Vanaf 1 januari 2013 verzekert de FOD Mobiliteit en Vervoer het secretariaat van en biedt technische ondersteuning aan het RCG. De NMBS-Holding blijft verantwoordelijk voor de centralisatie van de relaties van de NMBS-groep met het RCG. ⁽⁴⁾

In uitvoering van de Wet Overheidsbedrijven werkt de NMBS samen met het RCG.

De NMBS verbindt zich er meer bepaald toe:

- om via de NMBS-Holding een volledig en gemotiveerd antwoord te formuleren op alle adviezen die het RCG over haar activiteiten uitbrengt:
 - a. binnen een termijn van één maand, wanneer er informatie moet worden verschaft die binnen de onderneming beschikbaar is;
 - b. binnen een termijn van twee maanden, wanneer het antwoord voorafgaande opzoeken vergt;
 - c. binnen een redelijke termijn, wanneer het materies betreft die betrekking hebben op de strategie van de onderneming.

Indien de NMBS niet binnen de termijn van één maand kan antwoorden op de vraag, moet zij dit, via NMBS-Holding, binnen de maand ter kennis brengen van het RCG, met motivatie van

- disposer d'un délai de réponse plus long;
- dans un délai à fixer conjointement (suffisamment à temps pour qu'un avis sérieux puisse être émis avant que des décisions définitives ne soient prises), informer le CCU des adaptations importantes envisagées au plan de transport des services de train ainsi qu'aux tarifs ou autres changements importants pour le voyageur;
 - à inviter régulièrement (nombre à fixer conjointement) le CCU à des réunions d'information ou de concertation sur la politique suivie;
 - à établir une feuille de route et de suivi de réalisation des suggestions du CCU qui ont été retenues.
- de noodzaak om over een langere antwoordtermijn te beschikken;
- om binnen een gezamenlijk vast te leggen termijn (voldoende tijdig opdat een ernstig advies kan worden uitgebracht vooraleer definitieve beslissingen worden genomen), het RCG in te lichten over de belangrijke, beoogde aanpassingen van het vervoersplan van de treindienst alsook van de tarieven of over andere belangrijke veranderingen voor de reiziger;
 - om het RCG geregeld (aantal gezamenlijk vast te leggen) uit te nodigen op informatie- of overlegvergaderingen over het gevolgde beleid;
 - een routing- en opvolgingsblad op te stellen aangaande de verwezenlijking van de suggesties van het RCG die weerhouden werden.

Art. 36. Service de médiation

La SNCB Holding centralise les relations du Groupe SNCB avec le service de médiation. Le service de médiation étant considéré comme une instance de recours qui ne peut se substituer aux services propres des sociétés de droit public chargés des plaintes de la clientèle, la SNCB Holding organisera dans ce cadre les modalités pratiques de rapportage et de concertation entre les organes de gestion de la SNCB Holding et de la SNCB et le service de médiation.

Art. 37. Aliénation ou acquisition des biens

La SNCB décide librement de l'utilisation et de l'aliénation des immobilisations corporelles et incorporelles dont elle est propriétaire et qui ne sont pas nécessaires à l'exercice de ses missions de service public.

Avant l'aliénation d'un bien immobilier, la SNCB est tenue d'examiner l'opportunité que représente celui-ci pour les deux autres sociétés du Groupe SNCB dans le cadre de leurs missions de service public, le secteur du transport public ainsi que pour d'autres secteurs publics si ceux-ci ne sont pas sur un marché

Art. 36. Ombudsdienst

De NMBS-Holding centraliseert de relaties van de NMBS-groep met de Ombudsdienst. Aangezien de Ombudsdienst wordt beschouwd als een instelling van beroep, die zich niet in de plaats kan stellen van de eigen diensten van de vennootschappen van publiek recht die belast zijn met de klachten van de klanten, zal de NMBS-Holding in dat kader de praktische modaliteiten organiseren inzake rapportering en overleg tussen de beheersorganen van de NMBS-Holding en van de NMBS en de Ombudsdienst.

Art. 37. Vervreemding of verwerving van goederen

De NMBS beslist vrij over het gebruik en de vervreemding van materiële en immateriële vaste activa waarvan ze eigenaar is en die niet noodzakelijk zijn voor de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst.

Vóór de vervreemding van een onroerend goed dient de NMBS de opportuniteit hiervan te onderzoeken voor de twee andere vennootschappen van de NMBS-groep in het kader van hun opdrachten van openbare dienst, de sector van het openbaar vervoer alsook voor andere openbare sectoren als deze zich niet in

concurrentiel. La SNCB Holding, la SNCB et Infrabel concluent, dans les six mois de la signature du présent contrat, une convention par laquelle elles s'accorderont mutuellement un droit de préemption. Si ce droit n'est pas exercé et si la SNCB soupçonne un intérêt potentiel pour le secteur public, qui n'est pas sur un marché concurrentiel, la SNCB publiera un avis au Moniteur belge pour annoncer son intention, en identifiant de manière précise le bien qu'elle entend aliéner et en communiquant le prix minimal qui est attendu.

Toute entité du secteur public visé ci-dessus, disposera d'un délai de deux mois pour signaler son intérêt. Au cas où plusieurs candidats se seraient ainsi manifestés, une seconde consultation sera organisée entre eux pour déterminer le mieux disant, auquel le bien sera attribué. Au cas où aucun candidat ne se serait manifesté, la procédure sera poursuivie librement par la SNCB. Cette procédure sera systématiquement appliquée pour toutes les ventes d'un montant estimé supérieur à cinq millions €₂₀₀₈.

Dans le respect de l'article 10, § 1, 2^{ème} alinéa de la Loi sur les entreprises publiques, toute décision, si elle porte sur un montant supérieur à douze millions €₂₀₀₈, d'acquérir un immeuble ou un droit immobilier qui n'est pas utile à l'exercice des missions ferroviaires est soumise à l'autorisation préalable du Ministre des Entreprises publiques qui dispose de soixante jours pour se prononcer.

een concurrentiële markt bevinden. De NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel sluiten, binnen de zes maanden na ondertekening van dit contract, een overeenkomst af waarmee ze elkaar een voorkooprecht toekennen. Als dat recht niet wordt uitgeoefend en als de NMBS een potentieel belang vermoedt voor de openbare sector, die zich niet op een concurrentiële markt bevindt, publiceert de NMBS een bericht in het Belgisch Staatsblad om haar voornemen kenbaar te maken, waarbij op precieze wijze wordt aangegeven welk goed zij zich voorneemt te vervreemden, met mededeling van de minimale prijs die ervoor verwacht wordt.

Elke entiteit van de hierboven bedoelde openbare sector zal over een termijn van twee maanden beschikken om haar belangstelling kenbaar te maken. Indien er zich meerdere kandidaten aanmelden, zullen deze opnieuw geraadpleegd worden om de meest biedende te bepalen, aan wie het goed zal worden toegewezen. Indien er zich geen enkele kandidaat aanmeldt, zal de NMBS de procedure vrij verder zetten. Die procedure is systematisch van toepassing bij alle verkopen waarvan het bedrag boven vijf miljoen €₂₀₀₈ wordt geraamd.

Krachtens artikel 10, § 1, 2^e lid van de Wet Overheidsbedrijven, is elke beslissing, als ze betrekking heeft op een bedrag dat hoger is dan twaalf miljoen €₂₀₀₈, tot verwerving van een onroerend goed of een onroerend recht dat niet nuttig is voor de uitvoering van de spoorwegopdrachten, onderworpen aan de voorafgaande machtiging van de Minister van Overheidsbedrijven, die over zestig dagen beschikt om zich uit te spreken.

V. Intermodalité

Art. 38. Nouvelles applications TIC et e-ticketing

La SNCB mettra en place pour ses clients un environnement dans lequel les nouvelles possibilités en matière de technologie de l'information et de la communication (TIC) sont pleinement mises à profit.

La SNCB cherchera des partenaires disposés à optimiser la réception GSM à bord de ses trains. A cet égard, les efforts viseront une couverture géographique maximale. Dans la même optique, la SNCB cherchera également des partenaires capables d'offrir au voyageur des applications Internet performantes, à savoir des services divers online et /ou offline.

En outre, la SNCB veillera à ce que le voyageur ferroviaire qui, pour des raisons sociales, a droit à une réduction tarifaire, puisse recevoir celle-ci sans devoir fournir lui-même toutes sortes d'attestations confirmant son droit à cette réduction. Via un échange électronique de données entre la SNCB et la Banque Carrefour de la Sécurité sociale (BCSS), aux conditions négociées entre elles, il sera vérifié en ligne si un voyageur satisfait ou non aux conditions pour pouvoir bénéficier de cette réduction tarifaire. La réglementation en vigueur pour ces réductions, plus précisément celle relative aux « familles nombreuses » gérée par la DGTT, devra être adaptée, de sorte que la carte de réduction puisse être délivrée directement par la SNCB sur base de l'information en ligne en provenance de la BCSS. La connexion en ligne avec la BCSS sera réalisée dans le courant de 2009 et tiendra compte de la modernisation du système de vente dans les gares.

Enfin, la SNCB lancera un projet visant à dématérialiser le billet de train physique. Les voyageurs pourront commander et valider un titre de transport par voie électronique – Internet et GSM. Dans la mesure du possible, la SNCB réservera à la

V. Intermodaliteit

Art. 38. Nieuwe ICT-toepassingen en e-ticketing

De NMBS zal voor haar klanten een omgeving creëren waarin de nieuwe mogelijkheden inzake de informatie- en communicatietechnologie (ICT) volop worden benut.

De NMBS zal partners zoeken die bereid zijn om de GSM-ontvangst aan boord van haar treinen te optimaliseren. Hierbij wordt een zo groot mogelijke geografische dekking nagestreefd. Aansluitend, zal de NMBS eveneens partners zoeken die performante Internettoepassingen, dit zijn diverse on line- en/of line-diensten, aan de reiziger kunnen aanbieden.

Daarnaast zal de NMBS ervoor zorgen dat de treinreiziger die om bepaalde sociale redenen recht heeft op een tariefreductie, deze kan bekommen zonder dat hij daartoe zelf allerlei attesten, die zijn recht op die reductie staven, moet aanleveren. Via elektronische gegevensuitwisseling tussen de NMBS en de Kruispuntbank van de Sociale Zekerheid (KSZ), tegen de door hen onderhandelde voorwaarden, zal on line worden geverifieerd of een reiziger al dan niet voldoet aan de voorwaarden om te kunnen genieten van die tariefreductie. De reglementering van toepassing voor die reducties, meer bepaald die van de 'grote gezinnen' beheerd door DGVL, zal moeten aangepast worden, zodat de reductiekaart rechtstreeks kan afgeleverd worden door de NMBS, aan de hand van on line-informatie van de KSZ. De on line aansluiting met de KSZ zal in de loop van 2009 gerealiseerd worden en rekening houden met de modernisering van het verkoopsysteem in de stations.

Tenslotte zal de NMBS een project starten waarbij het fysieke treinticket wordt gedematerialiseerd. Reizigers zullen via elektronische weg – Internet en GSM – een vervoerbewijs kunnen bestellen en valideren. Indien mogelijk zal de NMBS de

carte d'identité électronique e-ID un rôle de facilitateur tant pour le voyageur que pour l'accompagnateur de train. elektronische identiteitskaart e-ID, zowel voor de reiziger als voor de treinbegeleider, een faciliterende rol laten spelen.

Pour la réalisation de ce projet, la SNCB pourra compter sur le soutien financier et logistique du SPF Technologie de l'Information et de la Communication (Fedict) et de l'Agence pour la Simplification administrative. Voor de uitvoering van dit project zal de NMBS kunnen rekenen op de financiële en logistieke ondersteuning van de FOD voor Informatie- en Communicatietechnologie (Fedict) en de Dienst voor de Administratieve Vereenvoudiging.

Via un ticket interopérable unique, un système d'e-ticketing peut permettre également d'avoir accès aux différents modes de transport public. Pour le 1^{er} juillet 2008, la SNCB établira et présentera un business case sur cette matière à la DGTT et aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité pour leur permettre de prendre position. Een e-ticketingsysteem kan het ook mogelijk maken via één enkele interoperabele ticketdrager de toegang te verlenen tot de verschillende openbare vervoersmodi. De NMBS zal daarover tegen 1 juli 2008 een business case opstellen en voorleggen aan DGVL en de Ministers van Overheidsbedrijven en Mobiliteit om hen toe te laten daarover een standpunt in te nemen.

Art. 39. Prendre l'initiative vis-à-vis des autres sociétés de transport

La coordination des horaires entre les sociétés de transport sera non plus un échange d'horaire, mais une coordination permanente obligatoire. Les commissions provinciales de transport sur le plan local et le comité d'orientation sur le plan central constituent la base de la concertation.

La SNCB doit collaborer à l'évaluation et à l'amélioration du système ARibus, qui seront réalisées par Infrabel dans le cadre de son contrat de gestion avec l'Etat.

Art. 40. Diffusion des informations intermodales sur le voyage

La SNCB offre sur son site web un routeplanner de porte-à-porte.

La SNCB prend l'initiative de développer un système d'information sur le voyage qui reprend tous les modes de transport et qui est orienté sur la diffusion d'informations actuelles, cohérentes, intégrées et objectives sur le voyage de porte-à-porte. Ce système comporte l'horaire et les écarts prévus et imprévus par

Art. 39. Het initiatief nemen t.o.v. de andere vervoersmaatschappijen

De coördinatie van de dienstregelingen tussen de vervoersmaatschappijen zal zich ook niet louter beperken tot een uitwisseling van dienstregelingen maar wordt een verplichte, permanente coördinatie. De basis van het overleg vormen de provinciale vervoerscommissies op lokaal vlak en het overleg in het oriëntatiecomité op centraal vlak.

De NMBS moet meewerken aan de evaluatie en de verbetering van het ARibusstelsel, die Infrabel zal uitvoeren in het kader van haar beheerscontract met de Staat.

Art. 40. Intermodale reisinformatieverstrekking

De NMBS biedt op haar website een van deur-tot-deur-routeplanner aan.

De NMBS neemt het voortouw in de opbouw van een reisinformatiesysteem dat alle vervoerswijzen omvat en gericht is op het geven van actuele, samenhangende, geïntegreerde en objectieve reisinformatie van deur tot deur. Zij omvat de dienstregeling en de geplande en niet-geplande

rapport à l'horaire, la possibilité de transporter des vélos, les perturbations, le transport public tributaire de la demande, les possibilités de parking, les taxis, les trajets par la route avec les temps de déplacement et les congestions éventuelles, ...

Le projet comprend plus précisément:

- un routeplanner électronique pour le transport public dans son ensemble et pour le transport routier;
- des informations téléphoniques sur ce routeplanner;
- ces mêmes informations via des médias comme le GSM, le PDA et l'i-mode pretrip et ontrip.

Art. 41. Intermodalité avec le vélo

La SNCB continue à souscrire à une politique qui stimule l'utilisation du vélo tant pour les déplacements dans le cadre des loisirs que pour les déplacements professionnels ou scolaires.

A cet égard, la SNCB favorise:

- le transport de vélos dans des voitures adaptées via de nouvelles commandes de matériel ou via la rénovation du matériel;
- la mise à disposition de vélos de location dans des points d'arrêt situés dans les régions à vocation touristique.

La SNCB étudie la possibilité d'offrir un tarif plus attractif pour le transport de vélos sur de courtes distances.

Les mesures prises dans ce sens ainsi que les nouvelles initiatives feront l'objet d'un rapport annuel qui doit parvenir à la DGTT au plus tard le 31 octobre.

Art. 42. Diffusion de l'information en temps réel

La SNCB offre aux usagers du train des informations en temps réel sur le service des trains via un service SMS ciblé et via le site web de la SNCB. La SNCB conclut à cette fin les contrats et accords nécessaires avec Infrabel et met tout en oeuvre pour que ce

afwijkingen op de dienstregeling, het mogelijk maken van het vervoer van fietsen, storingen, het vraagafhankelijke openbaar vervoer, parkeermogelijkheden, taxi, wegtrajecten met reistijden en eventuele files, ...

Het project omvat meer bepaald:

- een elektronische reisplanner voor het gehele openbaar vervoer en het wegvervoer;
- telefonische informatie over dezelfde reisplanning;
- dezelfde informatie via de media zoals GSM, PDA en i-mode pre- en ontrip.

Art. 41. Intermodaliteit fiets

De NMBS blijft een beleid onderschrijven ter bevordering van het gebruik van de fiets voor zowel de vrijetijdsverplaatsingen als voor de verplaatsingen naar het werk of naar de school.

In dat verband bevordert de NMBS:

- het vervoer van fietsen in aangepaste rijtuigen bij nieuwe bestellingen van materieel of bij renovatie van materieel;
- de terbeschikkingstelling van huurfietsen op stopplaatsen in toeristische regio's.

De NMBS onderzoekt de mogelijkheid om een aantrekkelijker tarief aan te bieden voor het meenemen van fietsen op korte afstand.

Jaarlijks, uiterlijk op 31 oktober, zullen de hiertoe genomen maatregelen evenals de nieuwe genomen initiatieven aan DGVL gerapporteerd worden.

Art. 42. Realtime-informatieverstrekking

De NMBS biedt aan de treinreizigers informatie aan over de treindienst in realtime via een gerichte SMS-service en via de website van de NMBS. De NMBS maakt hiervoor de nodige overeenkomsten en afspraken met Infrabel en stelt alles in het werk opdat

système soit opérationnel au plus tard en 2010.

Art. 43. Offre lightrail

La SNCB participe à l'étude relative à l'application possible du lightrail sur l'infrastructure existante, sur l'éventuelle nouvelle infrastructure, ainsi qu'en trafic mixte (heavyrail/lightrail). Cette étude est réalisée par la SNCB Holding. L'apport de la SNCB se situe surtout sur le plan de l'étude de marché relative aux possibilités de relations lightrail et de l'étude de la compatibilité technique du matériel concerné. Les résultats de cette étude de marché doivent être fournis par la SNCB à la SNCB Holding et à l'Etat le 1^{er} janvier 2009 au plus tard et doivent démontrer que l'analyse a porté sur les trois régions du pays. Les résultats de l'étude de marché serviront de base à l'étude de faisabilité. L'analyse coûts-bénéfices pour la partie qui la concerne, sera transmise par la SNCB à la SNCB Holding pour le 31 mars 2009 au plus tard.

dit systeem operationeel is ten laatste in 2010.

Art. 43. Aanbod lightrail

De NMBS werkt mee aan het onderzoek naar de mogelijke toepassing van lightrail op bestaande spoorweginfrastructuur, op eventueel nieuwe infrastructuur en in gemengd verkeer (heavyrail/lightrail). Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de NMBS-Holding. De NMBS-inbreng situeert zich vooral op het gebied van de marktstudie naar mogelijke lightrail verbindingen en van het onderzoek naar de technische compatibiliteit van het betrokken materieel. De resultaten van de marktstudie moeten door de NMBS aan de NMBS-Holding en aan de Staat worden geleverd op uiterlijk 1 januari 2009 en hieruit moet blijken dat de analyse betrekking heeft gehad op de drie gewesten van het land. De resultaten van het marktonderzoek zullen als basis dienen voor een haalbaarheidsstudie. De kosten-batenanalyse voor het gedeelte dat haar aanbelangt, wordt tegen uiterlijk op 31 maart 2009 door de NMBS aan de NMBS-Holding bezorgd.

VI. Accessibilité

Art. 44. Généralités

Dans le cadre d'une politique d'accessibilité intégrale, la SNCB poursuit ses efforts afin d'améliorer l'accessibilité de ses services aux personnes à mobilité réduite (PMR).

La SNCB veillera au maintien de l'offre d'assistance existante dans les gares, via une réservation au Call Center. Cette réservation doit être effectuée au moins 24 heures à l'avance et peut concerner plusieurs déplacements. L'assistance proposée le sera du premier au dernier train, sept jours sur sept. L'annexe 14 comporte la liste de 103 gares dans lesquelles cette assistance aux voyageurs moins mobiles est assurée à partir du 1^{er} novembre 2008.

Pour fin 2008, la SNCB présentera à la DGTT une proposition concrète visant à élargir et à optimiser dans les gares le service offert aux voyageurs moins mobiles. Cette proposition sera soumise à l'approbation du Ministre des Entreprises publiques et à l'avis du Ministre ayant dans ses compétences les PMR. La SNCB adaptera son site web aux besoins des malvoyants au plus tard dans le courant de l'année 2009.

Art. 45. Matériel roulant

Lors de l'achat de nouveau matériel roulant, la SNCB s'engage à prévoir des équipements spécifiques pour les PMR, ainsi que pour les déficients visuels et auditifs. Elle mettra tout en œuvre pour permettre au sein des trains la diffusion de l'information relative aux retards, modifications du nombre d'arrêts ou correspondances prévues aux déficients visuels et auditifs à la fois par des annonces sonores ainsi que par l'affichage en temps réel sur les écrans d'information dans le matériel qui en est équipé.

VI. Toegankelijkheid

Art. 44. Algemeen

In het kader van een beleid van integrale toegankelijkheid levert de NMBS voorts inspanningen om haar diensten beter toegankelijk te maken voor personen met beperkte mobiliteit (PBM).

De NMBS zal erover waken dat de bestaande begeleiding in de stations, door middel van een reservering via het Call Center in stand wordt gehouden. Deze reservering dient minstens 24 uur op voorhand te gebeuren en kan betrekking hebben op meerdere verplaatsingen. De begeleiding zal aangeboden worden van de eerste tot de laatste trein, zeven dagen op zeven. Bijlage 14 bevat de lijst van 103 stations in dewelke deze begeleiding vanaf 1 november 2008 ten behoeve van de minder mobiele reizigers wordt aangeboden.

De NMBS zal voor eind 2008 een concreet voorstel doen aan DGVL om in haar stations te komen tot een uitbreiding en optimalisering van de aangeboden dienstverlening voor minder mobiele reizigers. Dit voorstel zal ter goedkeuring worden voorgelegd aan de Minister van Overheidsbedrijven en voor advies aan de Minister die bevoegd is voor de PBM. De NMBS zal ten laatste in de loop van 2009 haar website aanpassen aan de noden van slechtzienden.

Art. 45. Rollend materieel

De NMBS verbindt zich ertoe om bij de aankoop van nieuw rollend materieel te zorgen voor specifieke uitrustingen voor PBM, evenals voor de slechtzienden en de slechthorenden. Zij zal alles in het werk stellen om in de treinen de slechtzienden en slechthorenden te informeren over de vertragingen, de wijzigingen van het aantal haltes of van de aansluitingen, en dit zowel via omgeroepen berichten als via *realtime* aanduiding op de informatieschermen van het hiermee uitgeruste materieel.

Art. 46. Concertation

Le Conseil supérieur national des personnes Handicapées est pour la concertation avec la SNCB, le seul interlocuteur qui agit comme représentant des différentes organisations et associations qui s'investissent pour les voyageurs moins mobiles.⁽¹⁾

Art. 46. Overleg

De Nationale Hoge Raad voor Personen met een handicap is, voor het overleg met de NMBS, de enige gesprekspartner die optreedt als vertegenwoordiger van de verschillende groeperingen en verenigingen die zich inzetten voor de minder mobiele reizigers.⁽¹⁾

Art. 47. Conditions d'octroi des cartes d'accompagnateurs

La SNCB étudie si un assouplissement des conditions d'octroi des cartes d'accompagnateurs peut améliorer l'efficacité et l'efficience de l'assistance qu'elle organise. Elle transmettra le résultat de cette étude à la DGTT au plus tard le 31 janvier 2009.

Art. 47. Toekenningsvoorwaarden voor begeleiderskaarten

De NMBS onderzoekt of een versoepeling van de toekenningsvoorwaarden voor begeleiderskaarten de doeltreffendheid en de doelmatigheid van de door haar georganiseerde hulpverlening kan verbeteren. Zij zal het studieresultaat uiterlijk op 31 januari 2009 aan DGVL overmaken.

Art. 48. Indicateurs de prestation

Indicateurs de prestation à fournir à la DGTT pour le 30 avril de chaque année:

- le nombre de voitures accessibles aux PMR;
- les gares et les points d'arrêt dans lesquels un accompagnement est garanti un quart d'heure avant le premier train jusqu'à un quart d'heure après le dernier train;
- les gares et les points d'arrêt dans lesquels un accompagnement est garanti aux heures indiquées par la SNCB.

Art. 48. Prestatie-indicatoren

Prestatie-indicatoren te leveren aan DGVL tegen 30 april van elk jaar:

- het aantal rijtuigen dat toegankelijk is voor PBM;
- de stations en stopplaatsen waar begeleiding wordt gegarandeerd één kwartier voor de eerste trein tot één kwartier na de laatste trein;
- de stations en stopplaatsen waarvoor begeleiding wordt gewaarborgd op de door de NMBS aangegeven tijden.

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

VII. Respect de l'environnement **VII. Zorg voor het milieu**

Art. 49. Politique générale en matière d'environnement

La SNCB entretient un dialogue avec tous les niveaux politiques concernant l'impact de ses activités sur l'environnement.

La SNCB contribue à un système de transport plus durable afin que la part du train dans la demande sans cesse croissante de déplacements, tant des personnes que des marchandises, puisse augmenter au cours des prochaines années. L'Etat contribue à un système de transport plus durable en tendant vers des conditions de concurrence équitables entre les différents modes de transport, si possible dans un cadre européen.

Au plus tard douze mois après l'approbation du contrat de gestion, la SNCB soumettra un plan de politique environnementale pour approbation aux Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité, au Ministre fédéral compétent pour l'environnement ainsi qu'à la DGTT. L'établissement de ce plan de politique environnementale a lieu en concertation avec la SNCB Holding, qui joue un rôle pionnier en cette matière. Ce plan cite les actions choisies et les objectifs à atteindre et comprend un plan par étapes incluant un planning pour une certification EMAS, ou le cas échéant, en attendant celle-ci, une certification ISO 14001, pour toutes les activités de la SNCB.

Selon ce plan par étapes, tous les bâtiments importants de la SNCB obtiendront au moins une certification ISO 14001 pour fin 2012.

Le plan de politique environnementale comportera au minimum les aspects énumérés dans les articles 50 à 56.

Art. 50. Limiter la consommation d'énergie

La SNCB s'est engagée à contribuer à réduire la consommation globale d'énergie (à l'exclusion de l'énergie de traction) dans les bâtiments et installations du Groupe SNCB de 7,5 % à l'horizon 2012 par rapport à 2005 et de 20 % à l'horizon 2020

Art. 49. Algemeen milieubeleid

De NMBS onderhoudt een dialoog met alle beleidsniveaus omtrent de milieu-impact van zijn activiteiten.

De NMBS draagt bij tot een duurzamer transportsysteem zodat het aandeel van de trein in de steeds toenemende vraag naar verplaatsingen, zowel van mensen als van goederen, in de komende jaren kan stijgen. De Staat draagt bij tot een duurzamer transportsysteem door gelijke concurrentievoorwaarden tussen de diverse vervoersmodi na te streven, waar mogelijk in een Europees kader.

Uiterlijk twaalf maanden na de goedkeuring van het beheerscontract zal de NMBS een milieubeleidsplan aan de Ministers van Overheidsbedrijven en van Mobiliteit, aan de federale Minister bevoegd voor het milieu evenals aan DGVL voorleggen ter goedkeuring. Het opstellen van dit milieubeleidsplan gebeurt in overleg met de NMBS-Holding die voortrekker is in deze. Dit plan somt de gekozen acties en de te bereiken doelstellingen op en bevat een stappenplan incl. planning voor een EMAS-certificering, of desgevallend in afwachting daarvan een ISO 14001-certificering, voor alle activiteiten van de NMBS.

Volgens dit stappenplan zullen alle belangrijke gebouwen van de NMBS tegen eind 2012 minstens een ISO 14001-certificering bekomen.

Het milieubeleidsplan zal minstens handelen over de aspecten opgesomd in de artikelen 50 t.e.m. 56.

Art. 50. Energieverbruik beperken

De NMBS heeft zich geëngageerd om ertoe bij te dragen dat het globale energieverbruik (exclusief tractie-energie) in de gebouwen en installaties van de NMBS-groep tegen 2012 met 7,5 % zal verminderen in vergelijking met 2005, en met 20 % tegen 2020 in

par rapport à 2005.

L'attention des collaborateurs de la SNCB est attirée sur leur responsabilité en matière d'utilisation rationnelle de l'énergie et ils reçoivent des conseils concrets à ce sujet.

En cas de nouvelle construction, on optera pour des projets économes en énergie. Dans les bâtiments existants, des économies substantielles seront réalisées grâce à l'optimisation des installations de chauffage, à l'amélioration de l'isolation et à la modernisation des installations d'éclairage.

Lors du renouvellement de son parc automobile, la SNCB s'efforce de réduire sa consommation de carburant et ses émissions nocives. Lors de l'achat de nouvelles voitures, le cahier des charges reprendra au moins la norme "Euro 4".

Art. 51. Limiter les émissions de CO₂

En vue d'atteindre les objectifs généraux du protocole de Kyoto, le secteur des transports devra fournir une contribution importante. Un glissement des autres modes de transport vers le transport ferroviaire (transfert modal) est ici crucial. Dès lors, le secteur ferroviaire ne doit pas viser des objectifs qui limiteraient le volume absolu d'émissions de CO₂.

En ligne avec les accords conclus au sein du secteur ferroviaire européen, la SNCB s'efforcera de réduire les émissions de CO₂ spécifiques au transport ferroviaire. En concertation avec Infrabel et la SNCB Holding, la SNCB établira un plan visant à réduire les émissions moyennes de CO₂ par train-kilomètre, par voyageur-kilomètre et par tonne-kilomètre.

Art. 52. Utiliser des sources d'énergie alternatives

La SNCB examine les partenariats possibles pour la construction d'installations utilisant des sources d'énergie alternatives, telles que la cogénération, l'énergie solaire, l'énergie éolienne, ...

vergelijking met 2005.

De medewerkers van de NMBS worden attent gemaakt op hun verantwoordelijkheid om zuinig om te springen met energie, en krijgen concrete tips daarvoor.

Bij nieuwbouw wordt gekozen voor een energiezuinig ontwerp. In bestaande gebouwen zal veel bespaard worden door optimalisatie van de verwarmingsinstallaties, door verbetering van de isolatie, en door modernisering van verlichtingsinstallaties.

Bij vernieuwing van haar autopark streeft de NMBS naar een lager brandstofverbruik en lagere schadelijke emissies. Bij aanschaf van nieuwe wagens wordt minstens de "Euro 4"-norm in het bestek opgenomen.

Art. 51. CO₂-uitstoot beperken

Om de algemene doelstellingen van het Kyotoprotocol te bereiken, zal de transportsector een belangrijke bijdrage moeten leveren. Een verschuiving van andere transportmodi naar spoorvervoer (modal shift) is daarbij cruciaal. De spoorsector dient daarom geen objectieven na te streven die het absoluut volume CO₂-uitstoot zouden beperken.

In lijn met de afspraken binnen de Europese spoorwegsector, zal de NMBS zich inspannen om de specifieke door spoortransport veroorzaakte CO₂-uitstoot te verminderen. De NMBS zal in overleg met Infrabel en de NMBS-Holding een plan opstellen om de gemiddelde CO₂-uitstoot per treinkilometer, per reizigerskilometer en per tonkilometer te verminderen.

Art. 52. Energie opwekken uit alternatieve bronnen

De NMBS onderzoekt mogelijke partnerschappen voor de bouw van installaties die gebruik maken van alternatieve energiebronnen, zoals warmtekrachtkoppeling, zonne-energie, windenergie,

...

La SNCB examine les partenariats possibles pour l'installation de panneaux à cellules photovoltaïques, par exemple sur le toit de grands bâtiments tels que des ateliers.

La SNCB examine également les partenariats possibles afin d'installer des éoliennes aux endroits adéquats.

Art. 53. Limiter le bruit et les vibrations

La SNCB collabore à l'application de la directive européenne 2002/49/CE, qui vise à limiter l'exposition au bruit ambiant. À cette fin, les données nécessaires relatives aux trains circulant sur le réseau Infrabel seront fournies aux autorités compétentes.⁽¹⁾

La SNCB consacrera une page de son site web à une explication de cette directive et à sa transposition dans la réglementation régionale. Cette page comprendra des renvois (hyperlinks) aux cartes de densité sonore telles qu'elles sont et/ou seront publiées par les régions.

La SNCB se concerte avec l'Etat, la SNCB Holding et Infrabel quant aux possibilités de soutenir le financement destiné à rendre les wagons marchandises existants moins bruyants. Cela interviendra dans le cadre des initiatives prises par la Commission européenne.

Le nouveau matériel roulant (et éventuellement le matériel roulant existant, dans la mesure où la rénovation nécessite une nouvelle homologation) doit satisfaire aux spécifications techniques d'interopérabilité (STI) Bruit en application des directives sur l'interopérabilité.

Art. 54. Commission d'accompagnement environnement

La SNCB prend part activement à la commission d'accompagnement environnement créée au niveau de

De NMBS onderzoekt mogelijke partnerschappen voor de installatie van fotovoltaïsche zonnepanelen, bijvoorbeeld op het dak van grote gebouwen, zoals werkplaatsen.

De NMBS onderzoekt eveneens mogelijke partnerschappen om windturbines te installeren op plaatsen die daartoe geschikt zijn.

Art. 53. Lawaai en trillingen beperken

De NMBS werkt mee aan de toepassing van de Europese richtlijn 2002/49/EG die de blootstelling aan omgevingslawaai wil beperken. Daartoe zullen de nodige gegevens over de op het Infrabelnet rijdende treinen aan de bevoegde overheden bezorgd worden.

De NMBS zal op haar website een pagina wijden aan een toelichting van deze richtlijn en haar omzetting in de gewestelijke regelgeving. Deze pagina zal verwijzingen (hyperlinks) bevatten naar de geluidsbelastingsskaarten zoals deze door de gewesten gepubliceerd zijn en/of zullen worden.

De NMBS overlegt met de Staat, de NMBS-Holding en Infrabel over de mogelijkheden om de financiering voor het geluidsarmer maken van de bestaande goederenwagens te ondersteunen. Dit zal gebeuren in het kader van de door de Europese Commissie genomen initiatieven.

Nieuw rollend materieel (en eventueel bestaand rollend materieel, in de mate dat een ombouw een nieuwe homologatie vereist) dient in toepassing van de richtlijnen interoperabiliteit te voldoen aan de technische specificatie inzake interoperabiliteit (TSI) Geluid.

Art. 54. Commissie milieubegeleiding

De NMBS neemt actief deel aan de commissie milieubegeleiding die op het niveau van de NMBS-

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

la SNCB Holding.

Holding werd opgericht.

Art. 55. Protection du sol

La SNCB participe à l'inventaire des terrains historiquement pollués, aux études de sol nécessaires et au planning des travaux d'assainissement, en exécution des accords conclus avec les régions à l'occasion de la restructuration du Groupe SNCB en 2005. Les provisions nécessaires sont programmées pour réaliser ces travaux d'assainissement. La SNCB réalisera ces travaux en fonction des obligations légales, du programme d'investissement et de la politique de valorisation des actifs immobiliers, en visant une distribution raisonnable de ces travaux sur l'ensemble du domaine ferroviaire.

Art. 55. Bodemzorg

De NMBS werkt mee aan de inventarisatie van de historische bodemverontreiniging, aan de noodzakelijke bodemonderzoeken en aan de planning van de saneringswerken, in uitvoering van de afspraken die daarover met de gewesten gemaakt werden naar aanleiding van de herstructurering van de NMBS-groep in 2005. De nodige voorzieningen worden gepland om deze saneringswerken te realiseren. De NMBS zal deze werken uitvoeren in functie van de wettelijke verplichtingen, het investeringsprogramma en het verkoopbeleid van onroerende activa, met de bedoeling een redelijke verdeling van de uitvoering van deze werken over het ganse spoorwegdomein te bekomen.

Art. 56. Gestion des déchets

La politique d'achat de la SNCB veillera à réduire la quantité de déchets et, en particulier, de déchets dangereux. Un système général de recyclage et de tri des déchets sera développé. La SNCB réduira la consommation d'eau aux endroits qui le permettent.

Art. 56. Afvalbeheer

Het aankoopbeleid van de NMBS zal oog hebben voor de vermindering van de hoeveelheid afval en het gevaarlijk afval in het bijzonder. Een algemeen stelsel van recyclage en afvalsortering zal ontwikkeld worden. De NMBS zal het waterverbruik waar mogelijk verminderen.

VIII. Investissements

Art. 57. Plan d'investissement pluriannuel

La SNCB met tout en oeuvre, pour la partie qui la concerne, pour exécuter les investissements ferroviaires programmés dans le plan d'investissement pluriannuel consolidé 2008-2012 approuvé par le Gouvernement.

Ce plan, joint en annexe 2, et ses adaptations ultérieures, font intégralement partie du présent contrat de gestion.

L'Etat s'engage à fournir les moyens financiers précisés dans ce contrat.

Pour fin novembre 2011 au plus tard, la SNCB établit un projet de plan d'investissement couvrant la période 2013-2025.

Pour la même date, la SNCB transmet ce projet à la SNCB Holding, qui rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB. La SNCB Holding la transmet au Ministre des Entreprises publiques, avec copie à la DGTT, au plus tard pour le 31 janvier 2012.

Le Ministre informe le Conseil des ministres de ce projet de plan pluriannuel.

Les nouveaux investissements dont le coût estimé dépasserait les 25 millions €₂₀₀₈ ne peuvent être repris dans le plan pluriannuel d'investissement (soit dans une actualisation du plan 2008-2012, soit dans le futur plan 2013-2025) qu'après exécution d'une étude socio-économique réalisée selon une méthode internationalement reconnue (par ex. Railpag de la Banque européenne d'investissement). Pour tous ces projets, la SNCB procédera également à une évaluation ex-post. La DGTT est associée à ces études et reçoit une copie de leurs résultats.

La teneur et la forme du plan pluriannuel d'investissement, des procédures de révision et d'actualisation, ainsi que des modalités d'établissement des rapports et du suivi sont ceux fixés à l'annexe 3 au présent contrat de gestion. La DGTT et les trois sociétés examineront cependant la

VIII. Investerings

Art. 57. Meerjareninvesteringsplan

De NMBS stelt alles in het werk, voor het gedeelte dat haar betreft, om de spoorweginvesteringen zoals geprogrammeerd in het door de Regering goedgekeurde geconsolideerde meerjareninvesteringsplan 2008-2012 uit te voeren.

Dat plan, bijgevoegd in bijlage 2, en zijn latere aanpassingen maken integraal deel uit van dit beheerscontract.

De Staat verbindt zich ertoe de in dit contract vermelde financiële middelen te leveren.

Tegen uiterlijk eind november 2011 stelt de NMBS een ontwerp van investeringsplan op met betrekking tot de periode 2013-2025.

Tegen dezelfde datum bezorgt de NMBS dit ontwerp aan de NMBS-Holding, die een geconsolideerde versie opmaakt voor de NMBS-groep. De NMBS-Holding maakt dit over aan de Minister van Overheidsbedrijven, met afschrift aan DGVL, uiterlijk tegen 31 januari 2012.

De Minister licht de Ministerraad in over dit ontwerp van meerjareninvesteringsplan.

Nieuwe investeringen geraamd op meer dan 25 miljoen €₂₀₀₈, kunnen pas opgenomen worden in de meerjareninvesteringsplanning (hetzij in een actualisatie van het plan 2008-2012, hetzij in het toekomstige plan 2013-2025) na uitvoering van een maatschappelijke kosten-batenanalyse gerealiseerd volgens een internationaal erkende methode (bv. Railpag van de Europese Investeringsbank). Voor al deze projecten zal de NMBS eveneens een ex-postevaluatie opmaken. DGVL wordt bij deze studies betrokken en ontvangt een kopie van de studieresultaten.

De inhoud en de vorm van de meerjareninvesteringsplanning, van de procedures voor herziening en actualisering en van de modaliteiten voor het opstellen van de verslagen en de opvolging, zijn deze zoals vastgelegd in bijlage 3 bij dit beheerscontract. DGVL en de drie

possibilité de réactualiser et de simplifier les procédures et documents décrits dans cette annexe.

Au plus tard le 30 juin de chaque année, la SNCB transmet à la DGTT et à la SNCB Holding un rapport annuel d'avancement sur l'exécution du plan pluriannuel. La SNCB Holding rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB et l'envoie, via la DGTT, au Ministre des Entreprises publiques au plus tard le 31 juillet.

La SNCB s'engage à fournir à la SNCB Holding les données nécessaires, dans un format à convenir avec la SNCB Holding, pour permettre à cette dernière d'élaborer de manière efficiente et conforme le rapport consolidé susmentionné.

Art. 58. Programme annuel d'investissement

La SNCB établit chaque année, sur base du plan d'investissement pluriannuel, un programme d'investissement annuel. Ce programme d'investissement annuel est élaboré conformément aux dispositions de l'annexe 3 du présent contrat de gestion. La DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB examineront cependant la possibilité de réactualiser et de simplifier les procédures et documents décrits dans cette annexe.

Après accord au sein du comité d'investissement, la SNCB envoie le projet de programme annuel d'investissement à la SNCB Holding, qui rédige une version consolidée pour le Groupe SNCB et qui, via la DGTT, la soumet au Ministre des Entreprises publiques pour approbation, et ce au plus tard le 15 novembre de l'année qui précède celle à laquelle les investissements se rapportent.

L'Etat dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet consolidé par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, le programme d'investissement annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Au plus tard le 30 septembre de chaque année, la SNCB envoie un rapport d'avancement intermédiaire

vennootschappen zullen niettemin de mogelijkheid onderzoeken om de in deze bijlage beschreven procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen.

Uiterlijk op 30 juni van elk jaar stuurt de NMBS een jaarlijks voortgangsrapport over de uitvoering van het meerjarenplan naar DGVL en de NMBS-Holding. Deze laatste maakt voor de NMBS-groep een geconsolideerde versie op en stuurt deze uiterlijk op 31 juli, via DGVL aan de Minister van Overheidsbedrijven.

De NMBS verbindt zich ertoe aan de NMBS-Holding de nodige gegevens te bezorgen, in een formaat dat met de NMBS-Holding wordt overeengekomen, opdat deze laatste het voormelde geconsolideerde rapport efficiënt en conform kan opmaken.

Art. 58. Jaarlijks investeringsprogramma

De NMBS maakt elk jaar op basis van het meerjareninvesteringsplan een jaarlijks investeringsprogramma op. Dat jaarlijks investeringsprogramma wordt uitgewerkt conform de bepalingen van bijlage 3 bij dit beheerscontract. DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep zullen niettemin de mogelijkheid onderzoeken om de in die bijlage beschreven procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen.

Na afstemming in het investeringscomité, stuurt de NMBS het ontwerp van jaarlijks investeringsprogramma aan de NMBS-Holding, die een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie opmaakt en via DGVL ter goedkeuring voorlegt aan de Minister van Overheidsbedrijven. Dit moet gebeuren uiterlijk op 15 november van het jaar voorafgaand aan het jaar van de investeringen.

De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat DGVL het geconsolideerde ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt het aan de Staat voorgelegde jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Uiterlijk op 30 september van elk jaar verstuurt de NMBS aan DGVL en aan de NMBS-Holding een

sur l'exécution du programme annuel d'investissement en cours de réalisation, à la DGTT et à la SNCB Holding. La SNCB Holding se charge d'établir une version consolidée pour le Groupe SNCB et la transmet à la DGTT au plus tard le 31 octobre.

Au plus tard le 30 avril de chaque année, la SNCB envoie un rapport d'évaluation définitif sur l'exécution du programme annuel d'investissement (rapport annuel) de l'année écoulée à la DGTT et à la SNCB Holding. La SNCB Holding se charge également d'établir une version consolidée pour le Groupe SNCB et la transmet à la DGTT au plus tard le 31 mai.

La SNCB s'engage à fournir à la SNCB Holding les données nécessaires, dans un format à convenir avec la SNCB Holding, pour permettre à cette dernière d'élaborer de manière efficiente et conforme le rapport consolidé susmentionné. Dans ce cadre, la SNCB s'engage à communiquer à la SNCB Holding des informations exactes et complètes.

Une fois par an, la SNCB peut amender le programme d'investissement annuel en vigueur afin de tenir compte de l'évolution de son exécution. Cet amendement sera consolidé avec celui des deux autres sociétés, au sein du comité d'investissement, en vue de son approbation par le Ministre des Entreprises publiques. Le projet d'amendement est transmis à la DGTT au plus tard le 31 juillet de l'année concernée par l'amendement. L'Etat dispose d'un délai de quarante-cinq jours calendrier, à compter de la date de réception du projet consolidé par la DGTT, pour faire connaître sa position. Passé ce délai, l'amendement du programme d'investissement annuel soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Art. 59. Dossiers de projet, dossiers collectifs, fiches de projet et fiches collectives

La SNCB met en oeuvre l'approche de planification et de monitoring par projet d'investissement, conformément à la méthodologie définie dans

tussentijds voortgangsrapport over de uitvoering van het lopende jaarlijks investeringsprogramma. De NMBS-Holding zorgt voor een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie en maakt deze uiterlijk op 31 oktober over aan DGVL.

Uiterlijk op 30 april van elk jaar stuurt de NMBS aan DGVL en aan de NMBS-Holding een definitief evaluatierapport over de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma (jaarlijks rapport) voor het afgelopen jaar. De NMBS-Holding zorgt voor een voor de NMBS-groep geconsolideerde versie en maakt deze aan DGVL over uiterlijk op 31 mei.

De NMBS verbindt zich ertoe aan de NMBS-Holding de nodige gegevens te bezorgen, in een formaat dat met de NMBS-Holding wordt overeengekomen, opdat deze laatste het voormelde geconsolideerde rapport efficiënt en conform kan opmaken. In dat verband verbindt de NMBS zich ertoe aan de NMBS-Holding juiste en volledige gegevens mee te delen.

Eén keer per jaar kan de NMBS haar vigerende investeringsprogramma amenderen om rekening te houden met de evolutie van de uitvoering ervan. Die amendering zal geconsolideerd worden met die van de andere twee vennootschappen, in het investeringscomité, met het oog op de goedkeuring ervan door de Minister van Overheidsbedrijven. Het ontwerp van wijziging wordt aan DGVL bezorgd uiterlijk op 31 juli van het jaar waarop de wijziging geldt. De Staat beschikt over een termijn van vijfenveertig kalenderdagen om zijn standpunt bekend te maken, te rekenen vanaf de datum dat DGVL het geconsolideerde ontwerp ontvangt. Na die termijn wordt de aan de Staat voorgelegde amendering van het jaarlijkse investeringsprogramma als aanvaard beschouwd.

Art. 59. Projectdossiers, verzameldossiers, projectfiches en verzamelfiches

De NMBS past de benadering van planning en monitoring toe per investeringsproject, conform de methodologie zoals vastgelegd in bijlage 3 bij dit

l'annexe 3 au présent contrat. La DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB examineront cependant la possibilité de réactualiser et de simplifier les procédures et documents décrits dans cette annexe. On utilise à cet effet les "dossiers de projet" et les "dossiers collectifs", dont le format a été convenu entre la DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB.

Chaque dossier de projet ou dossier collectif donne, sous forme synthétique, une image aussi fidèle que possible du projet d'investissement sur le plan des objectifs, de la teneur, de la planification et de l'état d'avancement.

La SNCB transmet à la DGTT:

- sur base trimestrielle, au plus tard le 30 juin (Q1), le 15 octobre (Q2), le 31 décembre (Q3) et le 15 avril (Q4) de chaque année: la version actualisée de tous les dossiers de projet et dossiers collectifs. Les dates précitées peuvent être modifiées de commun accord entre la DGTT et la SNCB;
- sur une base annuelle, au plus tard le 30 juin de chaque année: les fiches de projet et les fiches collectives destinées à la communication externe, notamment vers les régions.

Bien que la teneur minimale et le format des dossiers de projet, des dossiers collectifs, des fiches de projet et des fiches collectives soient convenus entre la DGTT et les trois sociétés du Groupe SNCB, ils peuvent encore être adaptés de commun accord.

La DGTT se basera principalement sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs pour garantir le suivi et le contrôle de l'exécution des plans et des programmes d'investissement, pour le compte de l'Etat. La DGTT est toutefois mandatée pour exécuter, sur le terrain et auprès de l'entreprise, toutes les vérifications et tous les contrôles supplémentaires. Cela peut se faire via la consultation de documents et d'informations complémentaires, des contrôles des dépenses, des visites sur le terrain, des réunions avec les *Project Management Officers* (PMO), les chefs de projets et les fonctionnaires dirigeants, etc., sans perturber le déroulement normal de la mission de

contract. DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep zullen niettemin de mogelijkheid onderzoeken om de in die bijlage beschreven procedures en documenten te actualiseren en te vereenvoudigen. Hierbij wordt gebruik gemaakt van de "projectdossiers" en "verzameldossiers", waarvan het formaat overeengekomen is tussen DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep.

Elk projectdossier of verzameldossier levert, in synthetische vorm, een zo getrouw mogelijk beeld van het investeringsproject op het gebied van doelstellingen, inhoud, planning en de voortgang van de uitvoering.

De NMBS bezorgt aan DGVL:

- per kwartaal, uiterlijk op 30 juni (Q1), 15 oktober (Q2), 31 december (Q3) en 15 april (Q4) van elk jaar: de geactualiseerde versie van alle project- en verzameldossiers. De voornoemde datums kunnen worden gewijzigd in onderling akkoord tussen DGVL en de NMBS;
- op jaarbasis, ten laatste op 30 juni van elk jaar: de projectfiches en verzamelfiches, die bestemd zijn voor de externe communicatie, met name naar de gewesten.

Hoewel de minimale inhoud en het formaat van de projectdossiers, de verzameldossiers, de projectfiches en de verzamelfiches zijn overeengekomen tussen DGVL en de drie vennootschappen van de NMBS-groep, kan dit verder in onderling akkoord bijgestuurd worden.

DGVL zal zich, in hoofdzaak, op de projectdossiers en verzameldossiers baseren om, voor rekening van de Staat, in te staan voor de opvolging en de controle van de uitvoering van de investeringsplannen en – programma's. DGVL is evenwel gemachtigd om op het terrein en bij de onderneming alle bijkomende verificaties en controles uit te voeren. Dit kan gebeuren door het opvragen van bijkomende documenten en informatie, uitgavencontroles, terreinbezoeken, vergaderingen met de *Project Management Officers* (PMO's), de projectleiders en de leidende ambtenaren, enz., zonder de normale openbare dienstverlening te verstoren.

service public.

Après chaque actualisation trimestrielle des dossiers, la DGTT transmet au Ministre des Entreprises publiques un rapport sur l'état d'avancement des différents projets. Une copie de ce rapport est envoyée à la SNCB.

Art. 60. Transition vers les dossiers de projet

Pour le 31 août 2008, l'entreprise devra avoir terminé la migration vers le système de planification, de monitoring et de suivi basé sur les dossiers de projet et les dossiers collectifs. A partir de cette date, l'entreprise ne peut plus présenter de décisions d'investissement à la DGTT selon le système des "feux verts".

Le système connu des "feux verts" reste néanmoins d'application jusqu'au 31 décembre 2008 au plus tard pour les coûts datant d'avant la date de transition et qui ont été constatés lors de la migration d'un projet vers le nouveau système de suivi.

Dans ce cas, il faut encore introduire une demande de "feux verts", pour autant que ces coûts ne soient pas encore couverts par un "feu vert" antérieur et que le montant soit supérieur à 10.000 €.

Art. 61. Equipement ERTMS

Afin de promouvoir l'intermodalité, la SNCB installe l'équipement de bord ERTMS dans le matériel roulant existant utilisé pour sa mission de service public, à savoir le transport intérieur de voyageurs avec des trains du service ordinaire et avec des trains à grande vitesse, et dans les trains internationaux utilisés pour les missions de service public et ce, pour leur utilisation sur les parties de l'infrastructure équipées de l'ERTMS.

Art. 61 bis. Investissements dans la sécurité de l'exploitation

Pour la fin de 2023, tout le matériel roulant que la SNCB utilise pour ses missions de service public sera équipé de l'ETCS comme cela est décrit dans son «Plan directeur pour le déploiement de l'ERTMS» et

Na elke actualisering per kwartaal van de dossiers bezorgt DGVL aan de Minister van Overheidsbedrijven een rapport over de stand van zaken van de verschillende projecten. Een kopie van dat rapport wordt naar de NMBS gestuurd.

Art. 60. Overgang naar projectdossiers

De onderneming zal tegen 31 augustus 2008 de migratie naar het planning-, monitoring- en opvolgingssysteem gebaseerd op project- en verzameldossiers voltooid hebben. Vanaf die datum mag de onderneming geen investeringsbeslissingen onder het stelsel van de "groene lichten" meer voorleggen aan DGVL.

Nochtans blijft het gekende stelsel van de "groene lichten" nog uiterlijk tot 31 december 2008 van kracht voor de kosten die dateren van vóór de overgangdatum, die vastgesteld werd bij de migratie van een project naar het nieuwe opvolgingssysteem.

In dit geval moet nog een aanvraag "groene lichten" ingediend worden, in zoverre deze kosten nog niet gedekt zijn door een eerder "groen licht", en voor zover het bedrag hoger is dan 10.000 €.

Art. 61. ERTMS-uitrusting

Ter bevordering van de intermodaliteit installeert de NMBS de ERTMS-boorduitrusting in bestaand rollend materieel dat gebruikt wordt voor de uitvoering van zijn taak van openbare dienst m.n. voor het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst en met hogesnelheidstreinen, en in internationale treinen die gebruikt worden voor opdrachten van openbare dienst en dit voor het gebruik op de met ERTMS-uitgeruste gedeelten van de infrastructuur.

Art. 61 bis. Investerings in exploitatieveiligheid

Tegen eind 2023 zal al het rollend materieel dat de NMBS inzet voor de openbare dienstverlening, uitgerust zijn met ETCS zoals beschreven in haar "Masterplan Implementatie ERTMS" en rekening

en tenant compte des risques qui sont décrits dans ce document. houdend met de daarin opgenomen risico's.

Tout le matériel roulant que la SNCB utilise pour ses missions de service public doit être équipé de la fonctionnalité TBLI+ d'ici le 31 décembre 2013. Tegen uiterlijk 31 december 2013 is al het rollend materieel dat de NMBS inzet voor de openbare dienstverlening uitgerust met de functionaliteit van TBLI+.

Elle respecte le calendrier suivant en ce qui concerne le taux d'équipement des engins de traction et des postes de conduite : Zij leeft hierbij de volgende planning na wat betreft de uitrustingsgraad van de tractievoertuigen en de stuurposten:

64 % d'ici fin 2011 ;

64 % tegen einde 2011;

92 % d'ici fin 2012 ;

92 % tegen einde 2012;

100 % d'ici fin 2013.

100 % tegen einde 2013.

Dès que le taux maximal de couverture en terme d'efficacité est atteint, le niveau de risque pourra être réduit de 75% par rapport à 2010, l'année de référence. Zodra de maximale efficiëntiedekkingsgraad bereikt is, zal het risiconiveau met 75% kunnen verminderd worden ten opzichte van het referentiejaar 2010.

La SNCB établit tous les trois mois un rapport sur l'état d'avancement de l'installation de systèmes de protection automatiques des trains sur le matériel roulant. De NMBS stelt driemaandelijks een rapport op over de voortgang van de installatie van automatische treinbeveiligingssystemen op het rollend materieel.

Ce rapport est transmis dans le mois qui suit la fin de chaque trimestre au Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire et au SSICF. Le rapport décrit l'avancement physique du projet. Dit rapport wordt binnen de maand na afloop van elk kwartaal overgemaakt aan de Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid en DVIS. Het rapport beschrijft de materiële voortgang van het project.

La SNCB se concerte avec Infrabel afin de faire concorder au mieux l'installation des systèmes de sécurité sur l'infrastructure et le matériel roulant, de sorte que le niveau de sécurité visé soit atteint.⁽³⁾ De NMBS overlegt met Infrabel om de installatie van veiligheidssystemen in de infrastructuur en rollend materieel optimaal af te stemmen zodanig dat het beoogde veiligheidsniveau nagestreefd wordt.⁽³⁾

Art. 62. Matériel RER

La SNCB fait le nécessaire pour disposer de matériel roulant spécifique au RER afin de permettre les dessertes RER.

Conformément à la décision du Conseil des ministres des 20 et 21 mars 2004 à Ostende, l'Etat assure le financement – tant du capital que des intérêts – du matériel RER.

Art. 62. GEN-materieel

De NMBS doet het nodige om over specifiek rollend materieel voor het GEN te beschikken om de GEN-bedieningen mogelijk te maken.

Conform de beslissing van de Ministerraad in Oostende op 20 en 21 maart 2004 zorgt de Staat voor de financiering – zowel kapitaal als intresten – van het GEN-materieel.

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

Conformément à la décision du Conseil des ministres du 21 décembre 2006, la SNCB commande les 95 automotrices électriques qui seront toutes affectées aux lignes du RER. La prise en charge de leur financement pendant 30 ans aux conditions d'EUROFIMA sera convenue entre l'Etat et la SNCB Holding.

Le règlement du financement fera l'objet d'un contrat entre l'Etat, la SNCB Holding et la SNCB.

Art. 62 bis. Financement du nouveau matériel roulant de la SNCB

Conformément à la décision du Conseil des Ministres, le financement de l'achat de 21 automotrices électriques AM08 (Desiro) lot 2 sera assuré par la SNCB Holding.

Le règlement du financement fera l'objet d'une convention entre l'État, la SNCB Holding et la SNCB.⁽³⁾

Overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad van 21 december 2006 bestelt de NMBS de 95 elektrische motorrijtuigen die alle ingezet zullen worden op de lijnen van het GEN. De tenlasteneming van de financieringslast hiervan zal gedurende 30 jaar volgens de voorwaarden van EUROFIMA worden overeengekomen tussen de Staat en de NMBS-Holding.

De financieringsregeling zal contractueel worden overeengekomen tussen de Staat, de NMBS-Holding en de NMBS.

Art. 62 bis. Financiering van nieuw rollend materieel NMBS

Overeenkomstig de beslissing van de Ministerraad, wordt de financiering van de aankoop van 21 elektrische motorstellen AM08 (Desiro) lot 2 verzekerd door de NMBS-Holding.

De regeling van de financiering zal het voorwerp uitmaken van een overeenkomst tussen de Staat, de NMBS-Holding en de NMBS.⁽³⁾

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

IX. Relations financières entre l'Etat et la SNCB

A. Dotations d'investissement

Art. 63. Une dotation d'investissement annuelle

Pour l'exécution des investissements prévus dans le plan pluriannuel d'investissement 2008-2012, la SNCB reçoit une dotation d'investissement annuelle dont le montant est mentionné à l'article 65 ci-après.

Un aperçu indicatif des dotations telles que connues ou estimées au moment de la signature du contrat figure en annexe 7.

Art. 64. Montants à charge du fonds RER

La SNCB justifie l'utilisation des moyens financiers mis à sa disposition pour ses propres investissements RER par l'extrait du rapport d'évaluation annuel tel qu'il est établi le 30 avril de l'année t+1 en vertu de l'article 58, relatif à l'exécution de son programme d'investissement de l'année t correspondant aux rubriques du RER.

Art. 65. Montants totaux pour les trois sociétés (= dotation d'investissement classique)

Les trois sociétés du Groupe SNCB reçoivent les montants distincts suivants (exprimés en €₂₀₀₈) pour leurs investissements:

- 2008: 1.208.172 k€ dont 298.076 k€ pour la SNCB;
- 2009: 1.246.175 k€ dont 367.229 k€ pour la SNCB;
- 2010: 1.288.989 k€ dont 346.388 k€ pour la SNCB;
- 2011: 1.323.455 k€ dont 499.605 k€ pour la SNCB;
- 2012: 1.366.457 k€ dont 421.781 k€ pour la SNCB ;
- 2013: 1.366.457 k€₂₀₀₈ dont 379.562 k€₂₀₀₈ (soit 438.608 k€₂₀₁₃) pour la SNCB. ⁽⁴⁾

IX. Financiële relaties tussen de Staat en de NMBS

A. Investeringsstoelagen

Art. 63. Een jaarlijkse investeringstoelage

Voor de uitvoering van de in het meerjareninvesteringsplan 2008-2012 geplande investeringen ontvangt de NMBS een jaarlijkse investeringstoelage waarvan het bedrag in het hiernavolgende artikel 65 wordt vermeld.

Een indicatief overzicht van de toelagen zoals gekend of geraamd bij de ondertekening van het contract is opgenomen in bijlage 7.

Art. 64. Bedragen ten laste van het GEN-fonds

De NMBS rechtvaardigt het gebruik van de haar ter beschikking gestelde financiële middelen voor haar eigen GEN-investeringen door het uittreksel uit het jaarlijks evaluatierapport, zoals dat is opgesteld op 30 april van het jaar t+1 krachtens artikel 58, over de uitvoering van zijn investeringsprogramma van het jaar t overeenkomstig de rubrieken van het GEN.

Art. 65. Totaalbedragen voor de drie vennootschappen (= klassieke investeringstoelage)

De drie vennootschappen van de NMBS-groep ontvangen de volgende afzonderlijke bedragen (uitgedrukt in €₂₀₀₈) voor hun investeringen:

- 2008: 1.208.172 k€ waarvan 298.076 k€ voor de NMBS;
- 2009: 1.246.175 k€ waarvan 367.229 k€ voor de NMBS;
- 2010: 1.288.989 k€ waarvan 346.388 k€ voor de NMBS;
- 2011: 1.323.455 k€ waarvan 499.605 k€ voor de NMBS;
- 2012: 1.366.457 k€ waarvan 421.781 k€ voor de NMBS;
- 2013: 1.366.457 k€₂₀₀₈ waarvan 379.562 k€₂₀₀₈ (hetzij 438.608 k€₂₀₁₃) voor de NMBS. ⁽⁴⁾

Le montant total attribué aux trois sociétés pour leurs investissements est de 1.366.457 k€₂₀₀₈ (soit 438.608 k€₂₀₁₃) pour la SNCB. ⁽⁴⁾ Het totaal bedrag dat voor 2009 aan de drie vennootschappen is toegekend bedraagt 1.246.175 k€ (hetzij 367.229 k€) voor de NMBS. ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

investissements en 2009 est diminué de 346.000 k€₂₀₀₉, dont 146.000 k€₂₀₀₉ pour la SNCB.⁽¹⁾ *vennootschappen voor investeringen is toegekend, wordt verminderd met 346.000 k€₂₀₀₉, waarvan 146.000 k€₂₀₀₉ voor de NMBS.⁽¹⁾*

En 2010, le montant total alloué aux trois sociétés pour les investissements est diminué de 15.000 k€₂₀₁₀, dont 4.031 k€₂₀₁₀ pour la SNCB, en exécution de mesures d'économies appliquées à l'ensemble du Groupe SNCB.⁽⁴⁾ *In 2010 wordt het totale toegekende bedrag aan de drie vennootschappen voor de investeringen verminderd met 15.000 k€₂₀₁₀, waarvan 4.031 k€₂₀₁₀ voor de NMBS, in uitvoering van de besparingsmaatregelen die van toepassing zijn voor het geheel van de NMBS-groep.⁽⁴⁾*

Le montant total attribué aux trois sociétés pour leurs investissements à partir de 2010 est diminué de 60.792 k€₂₀₁₀ en raison de l'application des normes IFRS. Le montant attribué à la SNCB est augmenté de 22.634 k€₂₀₁₀ à partir de 2010.⁽²⁾ *Vanaf 2010 wordt het totale toegekende bedrag aan de drie vennootschappen voor investeringen verminderd met 60.792 k€₂₀₁₀ wegens de toepassing van de IFRS-normen. Het aan de NMBS toegekende bedrag wordt verhoogd met 22.634 k€₂₀₁₀ vanaf 2010.⁽²⁾*

En 2012, le montant affecté à la SNCB pour les investissements est diminué une seule fois de 108.050 k€₂₀₁₂ en raison du financement alternatif de l'achat de nouveau matériel roulant en 2012, comme décrit à l'article 62 bis. *In 2012 wordt het bedrag dat aan NMBS wordt toegekend voor de investeringen eenmalig verminderd met 108.050 k€₂₀₁₂ wegens de alternatieve financiering van de aankoop van nieuw rollend materieel in 2012, zoals beschreven in artikel 62 bis.*

En 2012, le montant total alloué aux trois sociétés pour les investissements est diminué de 50.000 k€₂₀₁₂, dont 25.600 k€₂₀₁₂ pour la SNCB.⁽³⁾ *In 2012 wordt het totale toegekende bedrag aan de drie vennootschappen voor investeringen verminderd met 50.000 k€₂₀₁₂, waarvan 25.600 k€₂₀₁₂ voor de NMBS.*

En 2013, le montant total alloué aux trois sociétés pour les investissements est diminué de 125.000 k€₂₀₁₃, dont 58.291 k€₂₀₁₃ pour la SNCB, en exécution de mesures d'économies appliquées à l'ensemble du Groupe SNCB. L'effort global de la SNCB comprend une économie de 10.000 k€₂₀₁₃. Celle-ci résulte de nouvelles négociations sur le contrat actuel entre Infrabel et Electrabel. Si les négociations échouent, cette réduction sera réexaminée lors d'un ajustement budgétaire ultérieur. *In 2013 wordt het totale toegekende bedrag aan de drie vennootschappen voor de investeringen verminderd met 125.000 k€₂₀₁₃, waarvan 58.291 k€₂₀₁₃ voor de NMBS, in uitvoering van de besparingsmaatregelen die van toepassing zijn voor het geheel van de NMBS-groep. De totale inspanning van NMBS omvat een besparing van 10.000 k€₂₀₁₃. Deze is het resultaat van nieuwe onderhandelingen over het huidige contract tussen Infrabel en Electrabel. Indien de onderhandelingen mislukken, zal deze vermindering opnieuw onderzocht worden tijdens een volgende begrotingsaanpassing.*

En 2013 et 2014, le montant attribué à la SNCB pour les investissements est diminué annuellement d'un *In 2013 en 2014 wordt het toegekende bedrag aan de NMBS voor de investeringen jaarlijks verminderd met*

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

⁽²⁾ AR/KB 26/10/2010 (MB/BS 18/11/2010)

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

montant de 8.974 k€₂₀₁₃ équivalent à la dotation relative à l'offre complémentaire desservant l'infrastructure Diabolo, versée en application de l'article 73 bis. Le mécanisme de report à l'année suivante, tel qu'il est prévu à l'article 69, n'est pas appliqué pour cette réduction.⁽⁴⁾

Pour réaliser ces économies :

- le Groupe SNCB devra faire des économies qui ne mettent pas en péril la sécurité du rail ;
- un montant d'au moins 15.000 k€₂₀₁₂ doit être économisé sur les dépenses du Groupe en matière d'ICT.⁽³⁾

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.

Article 65 bis Financement des investissements dans la sécurité d'exploitation

La dotation d'investissement classique de la SNCB, prévue à l'article 65, comprend en 2013 un montant de 20.500 k€₂₀₁₃ pour le financement de l'installation de l'ETCS dans le matériel roulant, tel que prévue par l'article 61 bis.

La SNCB s'engage à affecter ce montant, ainsi que les intérêts éventuellement générés exclusivement à la réalisation du projet d'équipement ETCS du matériel roulant.

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.

La SNCB justifie l'utilisation des moyens financiers mis à sa disposition pour ses investissements ETCS par une rubrique spécifique dans le rapport annuel relatif à l'exécution du plan d'investissement tel que visé à l'article 58. Elle fournit simultanément une

Om deze besparing uit te voeren:

- zal de NMBS-groep besparingen doorvoeren die de spoorwegveiligheid niet in het gedrang brengen;
- zal er voor minstens 15.000 k€₂₀₁₂ op de ICT-uitgaven van de Groep worden bespaard.⁽³⁾

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.

Artikel 65 bis Financiering van de investeringen in de exploitatieveiligheid

De klassieke investeringstoelage van de NMBS, voorzien in artikel 65, omvat in 2013 een bedrag van 20.500 k€₂₀₁₃ voor de financiering van de installatie van ETCS in het rollend materieel zoals voorzien in artikel 61 bis.

De NMBS verbindt zich ertoe dit bedrag alsook de eventuele opgebrachte interesten exclusief te besteden aan de verwezenlijking van het project van de ETCS-uitrusting van het rollend materieel.

De eventuele meerkosten, ongeacht de oorzaken ervan, zullen gefinancierd moeten worden binnen de beschikbare klassieke investeringstoelage van de FOD Mobiliteit en Vervoer.

De NMBS verantwoordt het gebruik van de middelen die ze ontvangt voor de investeringen in ETCS door een specifieke rubriek in het jaarlijks verslag over de uitvoering van het investeringsplan, zoals bedoeld in artikel 58. Ze bezorgt gelijktijdig een geactualiseerde

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

actualisation de la prévision de coût total du projet et une évaluation des risques budgétaires subsistants.⁽⁴⁾ *raming van de totale kosten van het project en een evaluatie van de nog bestaande budgettaire risico's.*⁽⁴⁾

Art. 66. Engagement sur l'utilisation des moyens

La SNCB s'engage à tout mettre en œuvre pour respecter le niveau des dépenses d'investissements pour ses missions de service public que lui assurent les moyens mis à sa disposition prévus à l'article 65.

Art. 67. Répartition des montants entre les trois sociétés du Groupe SNCB

Les trois sociétés du Groupe SNCB peuvent formuler de commun accord une proposition visant à modifier la répartition de la dotation d'investissement. Si le Gouvernement accepte la proposition, celle-ci est reprise dans un avenant aux contrats de gestion.

Art. 68. Mécanisme d'indexation

Les montants des dotations annuelles au financement des investissements sont exprimés en €₂₀₀₈. Ils sont associés à une valeur d'indice de 6.037,833 pour les matériaux et de 25,600 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 2006.

Le montant de chaque dotation annuelle est indexé suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S) et ce à concurrence respectivement de 40 % et de 60 %, par rapport aux indices de référence précités. Les nouveaux indices sont ceux de l'avant-dernière année qui la précède (par exemple, les moyennes annuelles des indices de 2007 pour déterminer la valeur indexée de la dotation de 2009).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le Service Agréation des Entrepreneurs de la DG Qualité et Sécurité du SPF Economie, PME, Classes moyennes et Energie. Ils

Art. 66. Verbintenis voor de aanwending van de middelen

De NMBS verbindt zich ertoe alles in het werk te stellen om het niveau van de investeringsuitgaven voor haar opdrachten van openbare dienst na te leven dat haar verzekerd wordt door de haar ter beschikking gestelde middelen voorzien in artikel 65.

Art. 67. Verdeling van de bedragen tussen de drie vennootschappen van de NMBS-groep

De drie vennootschappen van de NMBS-groep kunnen in onderling akkoord een voorstel formuleren om de verdeling van de investeringstoelage te wijzigen. Indien de Regering het voorstel aanvaardt, wordt het opgenomen in een bijvoegsel bij de beheerscontracten.

Art. 68. Indexeringsmechanisme

De bedragen van de jaartolagen voor het financieren van de investeringen zijn uitgedrukt in €₂₀₀₈. Ze zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 6.037,833 voor de materialen en 25,600 voor de lonen. Die indexcijfers geven de gemiddelde waarde weer voor het jaar 2006.

Het bedrag van iedere jaartoelage is geïndexeerd volgens de evolutie van de materiaalprijzen (I) en de prijzen van de uurlonen (S), en dit tot beloop 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 2007 om de geïndexeerde waarde van de toelage voor 2009 te bepalen).

Die factoren worden officieel medegedeeld door de Dienst Erkenning der Aannemers van het DG Kwaliteit en Veiligheid bij de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie. Ze dienen als referentie in

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures.

Formule applicable à l'indexation de la dotation pour l'année t :

Dotation contractuelle * ((moy I_{t-2} / moy I₂₀₀₆ * 0,4) + (moy S_{t-2} / moy S₂₀₀₆ * 0,6)) =

Lorsque le mécanisme d'indexation contractuelle présente un résultat supérieur à 3 % pour le calcul de la dotation de l'année t+1, la SNCB Holding après concertation avec la SNCB et Infrabel, présente un rapport sur l'évolution des prix unitaires ressortant, entre autres, des adjudications ferroviaires, ainsi que le résultat de leurs dernières formules de révision de prix, portant sur les mêmes paramètres. Ce rapport est établi pour le 15 mai de l'année t. Dès qu'un suivi automatique des contrats de travaux et fournitures de biens mis en place de manière systématique et, en tout cas, au plus tard pour l'analyse des prix pratiqués en 2012, l'évolution réelle des prix unitaires pratiqués dans l'ensemble des adjudications est alors analysée dans ce rapport.

En dérogation au présent article, lorsque des montants relatifs au financement des investissements 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 * ((moy I_{t-2} / moy I_{r-2} * 0,4) + (moy S_{t-2} / moy S_{r-2} * 0,6))⁽²⁾*

Art. 69. Versement des dotations

Les versements par l'Etat, à la SNCB, de sa dotation annuelle pour les investissements à réaliser dans le cadre de l'exercice de ses missions de service public sont effectués le 25 de chaque mois par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel prévu à l'article 65. Le versement de la tranche de

de formules voor herziening van de prijzen van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen.

Toepasselijke formule voor de indexering van de toelage voor het jaar t:

Contractuele toelage * ((gem I_{t-2} / gem I₂₀₀₆ * 0,4) + (gem S_{t-2} / gem S₂₀₀₆ * 0,6)) =

Wanneer het contractueel indexeringsmechanisme een verschil vertoont van meer dan 3 % voor de berekening van de toelage van het jaar t+1, legt de NMBS-Holding na overleg met de NMBS en Infrabel een rapport over van de evolutie van de eenheidsprijzen van, onder andere, de spoorwegaanbestedingen, alsook het resultaat van hun laatste prijsherzieningsformules, die betrekking hebben op dezelfde parameters. Dit rapport wordt opgesteld tegen 15 mei van het jaar t. Zodra er een automatische opvolging van de contracten voor werken en leveringen van goederen op stelselmatige manier plaatsvindt en, in elk geval, ten laatste tegen de analyse van de in 2012 gehanteerde prijzen, wordt de werkelijke evolutie van de voor het geheel van de aanbestedingen gehanteerde eenheidsprijzen in dit rapport geanalyseerd.

In afwijking van dit artikel, wanneer de bedragen met betrekking tot de financiering van investeringen 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 * ((gem I_{t-2} / gem I_{r-2} * 0,4) + (gem S_{t-2} / gem S_{r-2} * 0,6))⁽²⁾*

Art. 69. Storting van de toelagen

De stortingen door de Staat aan de NMBS van haar jaarlijkse toelage voor de investeringen die in het kader van de uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst moeten worden uitgevoerd, worden op de 25e van elke maand uitgevoerd met maandelijkse voorzieningen gelijk aan een twaalfde

⁽²⁾ AR/KB 26/10/2010 (MB/BS 18/11/2010)

décembre est limité à 75 %.

Le versement du solde de la douzième tranche de la dotation d'investissements est conditionné par la transmission par la SNCB des éléments suivants à la DGTT:

- la clôture annuelle des comptes avec identification des dépenses d'investissements à charge des missions de service public, des créances ou dettes vis-à-vis de l'Etat en rapport avec la dotation pour investissements de l'Etat;
- tous les documents et renseignements, entre autres les justifications relatives aux écarts entre la programmation et la réalisation des projets.

En cas de respect de ces dispositions, le paiement du solde intervient dans les soixante jours de l'approbation des comptes annuels. En cas de manquement à une des conditions, le délai est reporté à soixante jours après règlement de l'élément litigieux.

Art. 70. Fonds des investissements ferroviaires

La SNCB est tenue d'alimenter le Fonds des investissements ferroviaires, conformément aux dispositions de l'article 288 de la loi-programme du 27 décembre 2006.

Pour ce faire, elle fournit à la SNCB Holding les éléments permettant d'établir un rapport de l'état d'avancement de l'exécution du plan d'investissement, pour le 30 septembre de chaque année en vue d'une présentation au Conseil des ministres, avec la mention du montant qui ne pourra être utilisé avant le début de l'année prochaine.

Ce rapport reprend:

- le détail des travaux qui sont confrontés à un retard et la justification;
- les montants correspondants qui seront donc reportés;

van het jaarlijkse bedrag dat is bepaald bij artikel 65. De storting van de schijf van december is beperkt tot 75 %.

De storting van het saldo van de twaalfde schijf van de investeringstoelage is onderworpen aan de overlegging, door de NMBS aan DGVL, van de volgende elementen:

- de jaarlijkse afsluiting van de rekeningen met identificatie van de investeringsuitgaven ten laste van de opdrachten van openbare dienst, de schuldvorderingen of schulden bij de Staat met betrekking tot de toelage voor investeringen van de Staat;
- alle documenten en inlichtingen, onder andere de rechtvaardigingen met betrekking tot de verschillen tussen de programmering en de verwezenlijking van de projecten.

Wanneer deze bepalingen worden nagekomen, wordt het saldo betaald binnen zestig dagen na de goedkeuring van de jaarrekeningen. Wanneer aan een van de voorwaarden niet is voldaan, wordt de termijn uitgesteld tot zestig dagen na regeling van het geschilpunt.

Art. 70. Fonds voor Spoorweginvesteringen

De NMBS dient aan het Fonds voor Spoorweginvesteringen te storten conform de bepalingen van artikel 288 van de programmawet van 27 december 2006.

Daartoe levert ze aan de NMBS-Holding de elementen waarmee een voortgangsrapport van de uitvoering van het investeringsplan kan worden opgemaakt, tegen 30 september van elk jaar met het oog op voorlegging aan de Ministerraad, met vermelding van het bedrag dat pas bij het begin van het volgende jaar gebruikt zal kunnen worden.

Dat rapport bevat:

- het detail van de werken die vertraging oplopen en de rechtvaardiging;
- de desbetreffende bedragen die derhalve overgedragen zullen worden;

- la situation cumulée depuis le 1er janvier 2005 des crédits d'investissements alloués par l'Etat à chacune des sociétés, leur utilisation et l'alimentation annuelle qui en a été réservée au Fonds des investissements ferroviaires.
- de gecumuleerde toestand sedert 1 januari 2005 van de door de Staat toegekende investeringskredieten aan elk van de vennootschappen, het gebruik ervan en de jaarlijkse storting die daarvoor gereserveerd werd bij het Fonds voor Spoorweginvesteringen.

Au plus tard le 15 décembre de chaque année, la SNCB verse la partie non utilisée de la dotation d'investissement à ce Fonds.

Ten laatste op 15 december van elk jaar stort de NMBS het niet gebruikte gedeelte van de investeringstoelage aan dat Fonds.

Il faut cependant noter que l'objectif poursuivi par la SNCB doit toujours être de réaliser les investissements tels qu'inscrits dans son programme annuel.

Er dient echter te worden aangestipt dat de door de NMBS beoogde doelstelling altijd moet zijn om de investeringen uit te voeren zoals ze in haar jaarprogramma zijn ingeschreven.

Concernant la proposition d'Infrabel de scission de ce Fonds en fonds distincts pour chacune des trois sociétés du Groupe SNCB, une décision sera prise dans le cadre de celles relatives à la réforme du Fonds des infrastructures ferroviaires en exécution des décisions sur le budget 2008 de l'Etat.

Over een voorstel van Infrabel tot opsplitsing van dit Fonds in afzonderlijke fondsen voor ieder van de drie vennootschappen van de NMBS-groep, zal een beslissing genomen worden in het kader van de besluitvorming rond de hervorming van het Fonds voor Spoorweginfrastructuur in uitvoering van de beslissingen over de Rijksbegroting 2008.

Art. 71. Affectation de l'écart positif ou négatif à la clôture des comptes

Art. 71. Bestemming van het positief of negatief verschil bij het afsluiten van de rekeningen

Tout écart positif ou négatif, à la clôture des comptes de l'année t de la SNCB, entre sa part de la dotation d'investissements pour missions de service public, éventuellement révisée, et la réalisation effective de la partie du programme d'investissements à charge de l'Etat, telle qu'elle résulte des comptes annuels, peut faire l'objet d'une régularisation entre différents exercices.

Elk positief of negatief verschil dat bij het afsluiten van de rekeningen van het jaar t van de NMBS bestaat tussen haar deel van de eventueel herziene investeringstoelage voor opdrachten van openbare dienst en de eigenlijke uitvoering van het deel van het investeringsprogramma ten laste van de Staat, zoals uit de jaarrekeningen blijkt, kan tussen verschillende boekjaren worden geregulariseerd.

En vue de permettre un suivi d'une année à l'autre, la SNCB établit, en même temps que le rapport annuel, un reporting annuel spécifique de l'impact comptable des investissements.

Om de situatie jaar na jaar te kunnen volgen, stelt de NMBS samen met het jaarverslag, een specifieke jaarlijkse reporting op van de boekhoudkundige impact van de investeringen.

Ce reporting annuel à transmettre à la DGTT au plus tard le 31 mai de chaque année, compare les versements cumulés par l'Etat et les investissements réalisés cumulés depuis le 1er janvier 2005.

Die jaarlijkse reporting aan DGVL over te maken uiterlijk op 31 mei van elk jaar, vergelijkt de gecumuleerde stortingen door de Staat en de sinds 1 januari 2005 gecumuleerde gerealiseerde investeringen.

Il comprend:

Deze omvat:

- un tableau de trésorerie mentionnant distinctement l'impact des investissements sur le bilan et le résultat;
- un tableau de trésorerie cumulé des investissements depuis le 1er janvier 2005.
- een thesaurietabel die duidelijk de impact van de investeringen vermeldt op de balans en het resultaat;
- een gecumuleerde thesaurietabel van de investeringen sinds 1 januari 2005.

Sans préjudice de l'exécution complète du plan pluriannuel d'investissement, le solde positif éventuel de l'année t est repris comme financement complémentaire à la dotation prévue à l'article 65 qui est octroyée pour l'année t+1 à la SNCB, et sa justification en termes de dépenses d'investissements est intégrée dans le cadre de l'amendement de l'année t+1 présenté par la SNCB.

Le solde négatif éventuel, dû à un dépassement des dépenses d'investissements de la SNCB pour l'année t, fait l'objet d'une justification détaillée dans le cadre de l'évaluation du programme annuel de l'année t à communiquer au Ministre des Entreprises publiques. L'amendement de l'année t+1 tiendra compte de l'affectation d'une partie de la dotation de l'année t+1 de la SNCB à l'apurement du surplus d'investissement de l'année t.

Onverminderd de volledige uitvoering van het meerjareninvesteringsplan, wordt het eventuele positieve saldo van het jaar t als aanvullende financiering gevoegd bij de in artikel 65 voorziene toelage die aan de NMBS wordt toegekend voor het jaar t+1, en de rechtvaardiging ervan inzake investeringsuitgaven wordt opgenomen in het kader van de aanpassing van het jaar t+1 die door de NMBS wordt voorgesteld.

Het eventuele negatieve saldo, dat te wijten is aan een overschrijding van de investeringsuitgaven van de NMBS voor het jaar t, wordt in detail gerechtvaardigd in het raam van de evaluatie van het jaarprogramma van het jaar t die aan de Minister van Overheidsbedrijven moet worden meegedeeld. De aanpassing van het jaar t+1 zal rekening houden met de aanwending van een deel van de toelage van het jaar t+1 van de NMBS voor de aanzuivering van het teveel aan investeringen van het jaar t.

B. Dotations d'exploitation

Art. 72. Synthèse

Un aperçu indicatif des dotations telles que connues ou estimées au moment de la signature du contrat figure en annexe 7.

Art. 73. La dotation d'exploitation annuelle

La SNCB reçoit une dotation d'exploitation annuelle d'un montant de:

- 882.372 k€₂₀₀₈ en 2008;
- 879.002 k€₂₀₀₈ en 2009;
- 879.002 k€₂₀₀₈ en 2010;
- 879.002 k€₂₀₀₈ en 2011;
- 879.002 k€₂₀₀₈ en 2012 ;

B. Exploitatietoelagen

Art. 72. Synthese

Een indicatief overzicht van de toelagen zoals gekend of geraamd bij de ondertekening van het contract is opgenomen in bijlage 7.

Art. 73. De jaarlijkse exploitatietoelage

De NMBS ontvangt een jaarlijkse exploitatietoelage ten bedrage van:

- 882.372 k€₂₀₀₈ in 2008;
- 879.002 k€₂₀₀₈ in 2009;
- 879.002 k€₂₀₀₈ in 2010;
- 879.002 k€₂₀₀₈ in 2011;
- 879.002 k€₂₀₀₈ in 2012;

- 879.002 k€₂₀₀₈ à partir de 2013. ⁽⁴⁾

Cette dotation d'exploitation annuelle est majorée de 6.000 k€₂₀₀₉ en 2009 et de 10.000 k€₂₀₀₉ à partir de 2010, pour compenser la diminution de la dotation d'investissements en 2009. En dérogation à l'article 82, cette majoration est versée intégralement le 8 mai de chaque année.

Cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 51.300 k€₂₀₀₉ en 2009 et de 61.914 k€₂₀₀₉ à partir de 2010, pour compenser l'application à tout le Groupe SNCB de la mesure concernant l'exonération du paiement du précompte professionnel, plus particulièrement pour la partie de cette exonération pour les activités qui n'entrent pas en concurrence avec des entreprises privées. Cette mesure est prise en application du plan de relance en exécution de l'accord interprofessionnel 2009-2010. En dérogation à l'article 82, cette diminution est opérée intégralement à charge de l'échéance du 8 mai de chaque année.

Les montants prévus ci-dessus pour cette diminution, sont des estimations qui sont revues annuellement compte tenu de l'impact réel de la mesure sur les comptes de la SNCB. ⁽¹⁾

Cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 24.031 k€₂₀₀₉ en 2009, de 31.517 k€₂₀₁₀ en 2010 et de 31.577 k€₂₀₁₁ en 2011 pour compenser l'application à tout le Groupe SNCB, de la mesure concernant l'exonération du paiement du précompte professionnel, plus particulièrement pour la partie de cette exonération pour les activités qui n'entrent pas en concurrence avec des entreprises privées. En 2012, cette diminution est évaluée à 32.507 k€₂₀₁₂. ⁽³⁾

Cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 22.634 k€₂₀₁₀ à partir de 2010 en raison de l'application des normes IFRS. ⁽²⁾

En 2010, cette dotation d'exploitation annuelle est augmentée de 1.205 k€₂₀₁₀ en raison de la redevance pour le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des

- 879.002 k€₂₀₀₈ vanaf 2013. ⁽⁴⁾

Deze jaarlijkse exploitatietoelage wordt opgetrokken met 6.000 k€₂₀₀₉ in 2009 en met 10.000 k€₂₀₀₉ vanaf 2010, ter compensatie van de vermindering van de investeringstoelage in 2009. In afwijking van artikel 82 wordt deze verhoging integraal gestort op 8 mei van elk jaar.

Deze jaarlijkse exploitatietoelage wordt verminderd met 51.300 k€₂₀₀₉ in 2009 en met 61.914 k€₂₀₀₉ vanaf 2010 als compensatie van de maatregel aangaande de vrijstelling van betaling van bedrijfsvoorheffing voor de hele NMBS-groep, meer bepaald voor het aandeel in die vrijstelling voor de activiteiten die niet in concurrentie treden met private bedrijven. Deze maatregel wordt getroffen in toepassing van het herstelplan in uitvoering van het interprofessioneel akkoord 2009-2010. In afwijking van artikel 82 wordt deze vermindering integraal afgehouden van de betaalschijf die op 8 mei van elk jaar betaald wordt.

De hierboven vermelde bedragen van de vermindering, zijn ramingen. Deze worden jaarlijks herhaald, rekening houdend met de werkelijke impact van de maatregel op de rekeningen van de NMBS. ⁽¹⁾

Deze jaarlijkse exploitatietoelage wordt verminderd met 24.031 k€₂₀₀₉ in 2009, met 31.517 k€₂₀₁₀ in 2010 en met 31.577 k€₂₀₁₁ in 2011 als compensatie van de maatregel aangaande de vrijstelling van betaling van bedrijfsvoorheffing voor de hele NMBS-groep, meer bepaald voor het aandeel in die vrijstelling voor de activiteiten die niet in concurrentie treden met private bedrijven. In 2012 is deze vermindering geraamd op 32.507 k€₂₀₁₂. ⁽³⁾

Deze jaarlijkse exploitatietoelage wordt verminderd met 22.634 k€₂₀₁₀ vanaf 2010 wegens de toepassing van de IFRS-normen. ⁽²⁾

In 2010 wordt deze jaarlijkse exploitatietoelage verhoogd met 1.205 k€₂₀₁₀ wegens de heffing voor de Dienst Veiligheid en Interoperabiliteit van de

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

⁽²⁾ AR/KB 26/10/2010 (MB/BS 18/11/2010)

Chemins de fer, et augmentée de 392 k€₂₀₁₀ en raison de la redevance pour l'Organisme d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires. *Spoorwegen en verhoogd met 392 k€₂₀₁₀ wegens de heffing voor het Onderzoeksorgaan voor ongevallen en incidenten op het spoor.³⁾*

Ces augmentations de la dotation d'exploitation compensent en partie les redevances que la SNCB devait en 2010 à ces services pour le nombre de kilomètres-train qu'elle a parcourus en exécution de ses missions de service public.⁽³⁾ *Deze verhogingen van de exploitatietoelage compenseren een gedeelte van de heffingen die de NMBS in 2010 aan deze diensten verschuldigd was voor het aantal treinkilometer dat zij aflegde in uitvoering van haar opdrachten van openbare dienst.⁽³⁾*

Cette dotation d'exploitation annuelle est diminuée de 5.000 k€₂₀₁₃ en 2013 en exécution des mesures d'économies appliquées à l'ensemble du Groupe SNCB.⁽⁴⁾ *Deze jaarlijkse exploitatietoelage wordt verminderd met 5.000 k€₂₀₁₃ in 2013 in uitvoering van de besparingsmaatregelen die van toepassing zijn voor het geheel van de NMBS-groep.⁽⁴⁾*

Ces montants sont indexés conformément à l'article 81. *Deze bedragen worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 81.*

Ces montants compensent les coûts liés aux missions de service public suivantes: *Deze bedragen compenseren de kosten die voortvloeien uit de volgende opdrachten van openbare dienst:*

- l'offre des trains ordinaires de voyageurs intérieurs et transfrontaliers; - het aanbod van de gewone binnenlandse en grensoverschrijdende reizigerstreinen;
- les réductions sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs et les gratuités en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes, telles que décrites dans la partie 1 de l'annexe 12. - de tariefverminderingen die van toepassing zijn in het binnenlands reizigersvervoer en het kosteloos vervoer van categorieën van begunstigden omwille van sociale, patriottische, professionele en Europese redenen, zoals beschreven in deel 1 van bijlage 12.

Toutes les réductions ou gratuités nouvelles applicables au transport intérieur de voyageurs, imposées par l'Etat, font l'objet d'une compensation complémentaire fixée par avenant au présent contrat de gestion. *Alle nieuwe verminderingen of nieuw kosteloos vervoer m.b.t. het binnenlands reizigersvervoer, opgelegd door de Staat, worden bijkomend gecompenseerd en worden via een bijvoegsel bij dit beheerscontract vastgelegd.⁽¹⁾*

La perte de recettes résultant de l'application des réductions tarifaires et gratuités dont le relevé est repris à la partie 2 de l'annexe 12 est intégralement compensée par les départements ministériels et organismes concernés, dans le cadre de conventions signées entre eux et la SNCB. *De ontvangstenderving die voortvloeit uit de toepassing van de tariefverminderingen en het kosteloos vervoer waarvan sprake is in deel 2 van bijlage 12 wordt integraal gecompenseerd door de betrokken ministeriële departementen en instellingen en dit op basis van overeenkomsten die met de NMBS worden gesloten.*

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

article 73 bis, « Dotations pour l'offre complémentaire desservant l'infrastructure Diabolo »
artikel 73 bis, « Toelagen voor het aanvullend aanbod dat de Diabolo-infrastructure bedient », Diabolo »

Complémentaire à la dotation d'exploitation 2013 et 2014, la SNCB reçoit une dotation annuelle de 8.974 k€₂₀₁₃ visant à compenser les coûts associés à l'offre complémentaire desservant l'infrastructure Diabolo dont question au point 7 de l'article 8.

In aanvulling op de exploitatietoelage 2013 en 2014 ontvangt de NMBS een jaarlijkse toelage van 8.974 k€₂₀₁₃ ter compensatie van de kosten die verbonden zijn aan het aanvullend aanbod dat de Diabolo-infrastructure bedient waarvan sprake in punt 7 van artikel 8.

Cette dotation est compensée par une diminution équivalente de la dotation annuelle pour les investissements classiques prévue à l'article 65.

Deze toelage wordt gecompenseerd door een overeenkomstige vermindering van de jaarlijkse klassieke investeringstoelage voorzien in artikel 65.

Ces montants sont indexés conformément à l'article 81.

Deze bedragen worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 81.

Cette dotation est versée à concurrence de 50 % le 31 mars et 40 % le 30 novembre. Les 10 % restants sont versés lors de l'approbation des comptes de l'année concernée.

Deze toelage wordt gestort ten belope van 50 % op 31 maart en 40 % op 30 november. De resterende 10 % wordt gestort bij de goedkeuring van de rekeningen van het betrokken jaar.

Cette dotation est versée en fonction de la mise en service et proportionnellement au nombre de jours où la desserte visée au point 7 de l'article 8 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.

Deze toelage wordt gestort in functie van de indienststelling en in evenredigheid met het aantal dagen dat de bediening bedoeld onder punt 7 van artikel 8 verzekerd is. De berekening van de dagen waarop de prestatie niet zou verzekerd worden, neutraliseert de gevallen van overmacht of de gebeurtenissen buiten de NMBS.

Le mécanisme de report à l'année suivante, tel qu'il est prévu à l'article 82, n'est pas appliqué à cette dotation.⁽⁴⁾

Het mechanisme van overdracht naar het volgende jaar, zoals voorzien in artikel 82, wordt niet toegepast op deze toelage.⁽⁴⁾

Art. 74. Dotation visant à compenser les déplacements domicile-travail

Art. 74. Toelagen ter compensatie van de woon-werkverplaatsingen

Complémentaire à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit les montants suivants à titre de compensation de la gratuité pour le voyageur des déplacements domicile-travail dont question à l'article 20 et à l'annexe 13:

Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS de volgende bedragen ter compensatie van de kosteloosheid voor de reiziger van woon-werkverplaatsingen waarvan sprake is in artikel 20 en bijlage 13:

- pour le transport gratuit domicile-travail, 400 k€ en 2008 et 25.900 k€ à partir de 2009;
- voor het kosteloos woon-werkvervoer, 400 k€ in 2008 en 25.900 k€ vanaf 2009;

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

- pour la gratuité de la part STIB dans les cartes train mixtes: 2.800 k€ à partir de 2008.
- voor de kosteloosheid van het MIVB-aandeel in de gemengde treinkaarten: 2.800 k€ vanaf 2008.

Il s'agit ici de montants maximum non indexés qui ne peuvent dès lors pas être dépassés.

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

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.⁽³⁾

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.⁽³⁾

Le nombre d'entreprises privées ayant des conventions de tiers payant avec la SNCB peut être réduit de manière non discriminatoire afin de respecter les plafonds d'intervention garantis par l'Etat.

Het aantal privé-ondernemingen die een derdebetalervereenkomst met de NMBS sluiten, mag op een niet-discriminatoire wijze worden beperkt om in overeenstemming te zijn met de door de Staat gewaarborgde maximumbedragen.

En vue du décompte précis de la dotation versée à titre de compensation des déplacements domicile-travail, la SNCB rédige pour le 30 avril de chaque année un rapport adressé au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT, indiquant l'utilisation et l'évolution du nombre de clients par secteur (secteur public, secteur privé, entreprise publique autonome) et en ce qui concerne le secteur privé, conformément au code NACE.

Met het oog op de precieze afrekening van de toelage ter compensatie van de woon-werkverplaatsingen maakt de NMBS voor 30 april van elk jaar een rapport op ten behoeve van de Minister van Overheidsbedrijven en DGVL met vermelding van het gebruik en de evolutie van het aantal klanten, volgens sector (openbare sector, privésector, autonoom overheidsbedrijf) en wat de privésector betreft, volgens de NACE-code.

Chaque solde budgétaire à la fin de l'exercice est utilisé conformément aux dispositions de l'annexe 13 point 1.3. A partir du solde, il est calculé un taux annuel qui est alloué à la mesure "gratuité des déplacements domicile-travail". Pour ce calcul, on se base sur la moyenne des soldes au 1^{er} janvier et 31 décembre de chaque année, au tarif Euribor 1 mois au 30 juin.

Elk budgettair saldo op het einde van het boekjaar wordt gebruikt overeenkomstig de bepalingen van bijlage 13 punt 1.3. Op het saldo wordt een jaarlijkse rente berekend die wordt toegekend aan de maatregel 'kosteloosheid voor de reiziger van woon-werkverplaatsingen'. Voor de berekening wordt het gemiddelde genomen van de saldi op 1 januari en 31 december van elk jaar, tegen het Euribor-tarief 1 maand op 30 juni.

Il s'agit d'une provision qui est versée à la SNCB pour moitié au plus tard le 31 août de l'année en cours et pour moitié au plus tard le 31 août de l'année suivante, sur la base d'un rapport justificatif annuel. Cette provision sera diminuée chaque année à concurrence d'un solde budgétaire éventuel à la fin de

Het gaat om een provisie die aan de NMBS wordt gestort, voor de helft ten laatste op 31 augustus van het lopende jaar en voor de helft ten laatste op 31 augustus van het volgende jaar, op basis van een jaarlijks rechtvaardigend rapport. Deze provisie wordt elk jaar verminderd ten belope van een eventueel

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

l'exercice précédent.

budgetsaldo aan het eind van het vorige boekjaar.

La compensation s'élève à 3.200 k€₂₀₀₈ en 2008, à 20.878 k€₂₀₀₉ en 2009, à 23.068 k€₂₀₁₀ en 2010, à 24.916 k€₂₀₁₁ en 2011 et à 27.255 k€₂₀₁₂ en 2012. ⁽⁴⁾
De compensatie bedraagt 3.200 k€₂₀₀₈ in 2008, 20.878 k€₂₀₀₉ in 2009, 23.068 k€₂₀₁₀ in 2010, 24.916 k€₂₀₁₁ in 2011 en 27.255 k€₂₀₁₂ in 2012. ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

Art. 75. Dotation visant à financer le déficit
d'exploitation RER

Complémentaire à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit une dotation spécifique en vue de couvrir le déficit d'exploitation lié à l'exploitation du RER.

Cette dotation spécifique tient compte de l'augmentation des recettes provenant d'un nombre plus élevé de voyageurs, en plus de l'augmentation des frais de personnel, d'énergie et d'entretien des gares et du matériel roulant.

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);
- *à partir de 2013: 10.449 k€ (€₂₀₀₈) par an.* ⁽⁴⁾

A partir de 2011 ⁽⁴⁾, il s'agit de montants estimés qui seront adaptés au moyen des données résultant de l'exploitation du réseau RER.

Les modalités d'indexation et de liquidation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base.

La SNCB transmet chaque année à la DGTT une actualisation des recettes et coûts liés à l'offre RER, sur la base des détails qui ont servi à estimer les montants précités. Ces montants peuvent être revus sur la base de l'actualisation.

Art. 75. Toelage ter financiering van het GEN-
exploitatietekort

De NMBS ontvangt bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage een specifieke toelage om het exploitatietekort te dekken dat voortvloeit uit de uitbating van het GEN.

Deze specifieke toelage houdt rekening met de verhoogde opbrengsten ingevolge het groter aantal reizigers, naast de verhoogde kosten voor personeel, energie en onderhoud van stations en rollend materieel.

Voor de jaren 2008 t.e.m. 2012 worden de bedragen van deze specifieke toelage als volgt geraamd:

- 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);
- *vanaf 2013: 10.449 k€ (€₂₀₀₈) jaarlijks.* ⁽⁴⁾

Vanaf 2011 ⁽⁴⁾ betreffen het geraamde bedragen die zullen aangepast worden met de gegevens voortvloeiend uit de exploitatie van het GEN-net.

De indexerings- en vereffeningsmodaliteiten van deze toelage zijn identiek met die van de basisexploitatietoelage.

De NMBS levert jaarlijks aan DGVL een actualisering van de opbrengsten en kosten m.b.t. het GEN-aanbod en dit aan de hand van de details die hebben gediend tot raming van de bovenvermelde bedragen. Deze bedragen kunnen worden herzien op grond van de actualisering.

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

Art. 76. Dotations pour les dessertes intérieures
par trains à grande vitesse

Complémentaire à la dotation annuelle d'exploitation, la SNCB reçoit 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;
- 2013 : 6.096 k€₂₀₀₈.⁽⁴⁾

Ces montants sont indexés conformément à l'article 81.

En 2013, compte tenu du nombre de jours où la desserte n'est pas assurée, la dotation est réduite d'au minimum 177 k€₂₀₁₃ qui compensent l'augmentation de la dotation prévue à l'article 80 pour l'année 2013 (180 k€₂₀₀₈ - 379 k€₂₀₁₃ = 202 k€₂₀₁₃ - 379 k€₂₀₁₃ = - 177 k€₂₀₁₃).⁽⁴⁾

L'Etat verse à la SNCB les dotations d'exploitation pour les dessertes intérieures par des trains à grande vitesse à concurrence de 50 % le 31 mars et 40 % le 30 novembre. Les 10 % restants sont versés lors de l'approbation des comptes de l'année concernée.

Cette 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 transmet, pour le 15 avril de chaque année, à la DGTT, sur la base des comptes annuels, le détail des recettes et dépenses liées à ces dessertes pour l'exercice écoulé ainsi qu'une projection pour les

Art. 76. Toelagen voor binnenlandse bedieningen
met hogesnelheidstreinen

Bovenop de jaarlijkse exploitatietoelage ontvangt de NMBS de volgende toelagen ter compensatie van de kosten die verbonden zijn aan de binnenlandse bediening met hogesnelheidstreinen waarvan sprake is 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;
- 2013 : 6.096 k€₂₀₀₈.⁽⁴⁾

Deze bedragen worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 81.

Rekening houdend met het aantal dagen waarop de bediening niet verzekerd is, wordt in 2013 de toelage verminderd met ten minste 177 k€₂₀₁₃, ter compensatie van de verhoging van de toelage voorzien in artikel 80 voor het jaar 2013 (180 k€₂₀₀₈ - 379 k€₂₀₁₃ = 202 k€₂₀₁₃ - 379 k€₂₀₁₃ = - 177 k€₂₀₁₃).⁽⁴⁾

De Staat stort aan de NMBS de exploitatietoelagen voor binnenlandse bedieningen met hogesnelheidstreinen ten belope van 50 % op 31 maart en 40 % op 30 november. De resterende 10 % wordt gestort bij de goedkeuring van de rekeningen van het betrokken jaar.

Deze toelage wordt gestort in evenredigheid met het aantal dagen dat de bediening bedoeld onder artikel 23 verzekerd is. De berekening van de dagen waarop de prestatie niet zou verzekerd worden, neutraliseert de gevallen van overmacht of de gebeurtenissen buiten de NMBS.

De NMBS bezorgt tegen 15 april van elk jaar aan DGVL, op basis van de jaarrekeningen, de gedetailleerde ontvangsten en uitgaven met betrekking tot deze bedieningen voor het afgelopen

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

quatre années suivantes, qui intègre les dispositions de l'article 23. dienstjaar alsook een prognose voor de vier volgende jaren, die de beschikkingen van artikel 23 integreert.

Art. 77. Dotation pour la relation Antwerpen - Noorderkempen

En fonction de la mise en service effective de la relation Antwerpen - Noorderkempen, la SNCB reçoit, sur base annuelle, une dotation supplémentaire d'un montant de 1.966 k€₂₀₀₈ afin de couvrir le déficit d'exploitation. La première année, ce montant sera adapté en fonction de la date réelle de la mise en service.⁽¹⁾

Ces montants sont indexés conformément à l'article 81.

L'Etat verse à la SNCB ces dotations d'exploitation à concurrence de 50 % le 31 mars et 40 % le 30 novembre. Les 10 % restants sont versés lors de l'approbation des comptes de l'année concernée.

Art. 77. Toelage voor de verbinding Antwerpen - Noorderkempen

Naargelang de effectieve indienststelling van de verbinding Antwerpen - Noorderkempen ontvangt de NMBS een bijkomende toelage, op jaarbasis, ten bedrage van 1.966 k€₂₀₀₈ om het exploitatietekort te dekken. Het eerste jaar zal dit bedrag aangepast worden rekening houdend met de werkelijke datum van de indienststelling.

Deze bedragen worden geïndexeerd overeenkomstig artikel 81.

De Staat stort aan de NMBS deze exploitatietoelagen ten belope van 50 % op 31 maart en 40 % op 30 november. De resterende 10 % wordt gestort bij de goedkeuring van de rekeningen van het betrokken jaar.

Art. 78. Dotation versée à titre de compensation des pertes de recettes pour les voyageurs à statut OMNIO

Complémentaire 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

Art. 78. Toelage ter compensatie van de minderontvangsten van de reizigers met OMNIO-statuut

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 over aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL met vermelding van het gebruik en de evolutie van het aantal klanten met OMNIO-statuut.

De Staat stort aan de NMBS de raming van de ontvangstderving van de verkeersvoordelen voor de OMNIO-gebruikers op 30 juni. Het saldo met de

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

le décompte final est payable ou remboursable deux mois après réception du décompte.

La perte de recette de la SNCB fera l'objet d'une évaluation approfondie en 2013 afin d'être en mesure d'établir de manière plus précise le montant à compenser. ⁽⁴⁾

Art. 79. Dotation pour l'action Go Pass gratuit pour les jeunes de 16 ans

Pour la distribution d'un Go Pass gratuit aux jeunes à l'occasion de leur 16^{ème} 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€ *à partir de 2012* ⁽⁴⁾. Le décompte est effectué au moyen d'une facturation trimestrielle de la SNCB à la DGTT reprenant le nombre de Go Pass effectivement distribués. La compensation de l'Etat couvre le coût réel des Go Pass valorisés au tarif en vigueur au moment de la distribution. Les montants susmentionnés sont des provisions. L'Etat compense le solde positif ou négatif l'année suivante, par une adaptation de la dotation.

La compensation s'élève à 3.295 k€₂₀₀₈ en 2008, à 3.684 k€₂₀₀₉ en 2009, à 3.412 k€₂₀₁₀ en 2010, à 3.498 k€₂₀₁₁ en 2011 et à 3.716 k€₂₀₁₂ en 2012. ⁽⁴⁾

Art. 80. Dotation versée à titre de compensation des bénéficiaires du transport gratuit pour l'utilisation du Diabolo

Pour les bénéficiaires du transport gratuit Diabolo, l'Etat doit compenser la SNCB pour le droit d'utilisation du tronçon Diabolo; exprimé en €₂₀₀₈, cela donne, par an:

- 2008: 0 €;
- 2009: 26 k€;
- 2010: 104 k€;
- 2011: 121 k€;
- 2012: 180 k€ ;
- *en 2013 : 379 k€.* ⁽⁴⁾

eindafrekening is betaalbaar of terugstortbaar twee maanden na ontvangst van de afrekening.

De ontvangstderving van de NMBS zal in 2013 voorwerp van een grondige evaluatie zijn teneinde in staat te zijn op een nauwkeurigere manier het te compenseren bedrag te bepalen. ⁽⁴⁾

Art. 79. Toelage voor de actie gratis Go Pass voor 16-jarigen

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€ *vanaf 2012* ⁽⁴⁾, 3.780 k€ in 2011 en 3.780 k€ in 2012. De afrekening gebeurt met een driemaandelijks aanrekening van de NMBS aan DGVL die het aantal effectief uitgereikte Go Passen opneemt. De compensatie van de Staat dekt de werkelijke kost van de gevaloriseerde Go Passen, aan het tarief geldig op het ogenblik van de uitreiking. De vermelde bedragen zijn voorzieningen. De Staat compenseert het volgende jaar het positieve of negatieve saldo, door een aanpassing van de toelage.

De compensatie bedraagt 3.295 k€₂₀₀₈ in 2008, 3.684 k€₂₀₀₉ in 2009, 3.412 k€₂₀₁₀ in 2010, 3.498 k€₂₀₁₁ in 2011 en 3.716 k€₂₀₁₂ in 2012. ⁽⁴⁾

Art. 80. Toelage voor de compensatie van de begunstigden van gratis vervoer voor het gebruik van de Diabolo

Voor de begunstigden van gratis vervoer Diabolo dient de Staat aan de NMBS het gebruiksrecht voor het Diabolo baanvak te vergoeden; uitgedrukt in €₂₀₀₈ geeft dit per jaar:

- 2008: 0 €;
- 2009: 26 k€;
- 2010: 104 k€;
- 2011: 121 k€;
- 2012: 180 k€
- *in 2013 : 379 k€.* ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

Les modalités d'indexation et de liquidation de cette dotation sont identiques à celles de la dotation d'exploitation de base. De indexerings- en vereffeningsmodaliteiten van deze toelage zijn identiek met die van de basisexploitatietoelage.

Ces montants sont des montants estimés qui peuvent être adaptés à la réalité. Deze bedragen zijn geraamde bedragen die aan de realiteit kunnen aangepast worden.

Art. 81. 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 déc ₀₇ * 0,65) + (I Serv déc _{t-1} / I Serv déc ₀₇ * 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⁾*

Art. 82. Versement de la dotation annuelle d'exploitation

Art. 81. 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⁾*

Art. 82. Storting van de jaarlijkse exploitatietoelage

⁽²⁾ AR/KB 26/10/2010 (MB/BS 18/11/2010)

Sauf dispositions spécifiques, l'échéancier des versements de l'Etat est fixé comme suit en ce qui concerne les dotations d'exploitation:

- les tranches de janvier à avril de chaque année sont versées au plus tard le 25 de chaque mois;
- les tranches relatives à mai, juin, juillet et août de chaque année font l'objet d'un seul paiement au plus tard le 8 mai de la même année;
- les tranches relatives à septembre, octobre, novembre et décembre, dont la dernière est limitée à 75 % font l'objet d'un seul paiement avant le 10^{ème} jour ouvrable de janvier de l'année suivante;
- le solde de la douzième tranche des dotations d'exploitation de l'année t est libéré dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes de l'année t par l'Assemblée générale des Actionnaires de la SNCB;
- le crédit initial de l'année t est ajusté soit à la hausse, soit à la baisse, sur la base de l'indexation réelle. L'ajustement positif est libéré en une fois, dans les soixante jours de la parution au Moniteur belge du budget ajusté. L'ajustement négatif est intégré immédiatement dans le calcul des tranches mensuelles restant à verser.

Les modalités de paiement sont respectées sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

La SNCB tient compte des modalités de versement des compensations financières et contributions de l'Etat pour l'élaboration de son budget, lequel doit être adopté par le CA avant le 31 décembre de l'année précédente.

Behoudens specifieke bepalingen is de kalender van de stortingen door de Staat voor wat de exploitatietoelagen betreft, als volgt vastgelegd:

- de schijven van januari tot april van elk jaar worden ten laatste op de 25^e van elke maand gestort;
- de schijven van mei, juni, juli en augustus van elk jaar zijn het voorwerp van een enkele betaling ten laatste op 8 mei van datzelfde jaar;
- de schijven van september, oktober, november en december, waarvan de laatste beperkt is tot 75 %, zijn het voorwerp van een enkele betaling vóór de 10^e werkdag van januari van het volgende jaar;
- het saldo van de twaalfde schijf van de exploitatietoelagen van het jaar t wordt vrijgemaakt binnen zestig dagen vanaf de goedkeuring van de rekeningen van het jaar t door de Algemene Aandeelhoudersvergadering van de NMBS;
- het oorspronkelijke krediet van het jaar t wordt aangepast, hetzij naar boven, hetzij naar beneden, op basis van de werkelijke indexering. De positieve aanpassing wordt in een keer vrijgemaakt binnen zestig dagen na de publicatie in het Belgisch Staatsblad van het aangepaste budget. De negatieve aanpassing wordt onmiddellijk geïntegreerd in de berekening van de maandelijkse schijven die nog moeten worden gestort.

De betalingsmodaliteiten worden in acht genomen zonder afbreuk van de wettelijke en reglementaire bepalingen met betrekking tot de Rijksbegroting en de algemene procedure voor het vrijmaken van de begrotingskredieten.

De NMBS houdt rekening met de stortingsmodaliteiten van de financiële compensaties en bijdragen van de Staat voor de uitwerking van haar budget dat door de RvB voor 31 december van het voorgaande jaar moet worden goedgekeurd.

X. Autres aspects financiers

Art. 83. Stabilisation de la dette financière nette du Groupe SNCB

L'Etat considère que la dette financière nette de la SNCB et la dette financière nette consolidée au niveau du Groupe SNCB, sans tenir compte de financements spécifiquement convenus et si les normes comptables restent inchangées, seront stabilisées au niveau de juin 2008, et n'augmenteront plus à partir de cette date.

La définition et le mode de calcul de la dette nette consolidée qui fait l'objet de cette stabilisation figure en annexe 8.

La SNCB souscrit à cet objectif.

Le plan d'entreprise consolidé est conforme à cet objectif.

La SNCB fournit trimestriellement toutes les informations financières à ce sujet à la SNCB Holding en vue de l'établissement par cette dernière de son rapport financier.

Durant l'année 2013, et sur l'ensemble de la période transition vers la nouvelle structure du Groupe SNCB (réforme des structures approuvée au Conseil des ministres du 10 janvier 2013), la SNCB n'effectue aucune opération qui augmenterait la dette consolidée du Groupe SNCB, à l'exclusion d'opérations approuvées par Conseil des ministres.

Le Groupe SNCB rapporte trimestriellement à l'Etat et à l'administration sur l'évolution de sa dette. Trimestriellement, la SNCB se réunit avec son commissaire du gouvernement pour élaborer un document de « monitoring de la dette et l'envoie à la SNCB Holding pour consolidation avant le 15 de chaque mois suivant un trimestre (15 avril, 15 juillet, 15 octobre et 15 janvier). Le monitoring porte sur la situation à la fin du trimestre précédent. ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

X. Andere financiële aspecten

Art. 83. Stabilisatie van de netto financiële schuld van de NMBS-groep

De Staat stelt voorop dat de netto financiële schuld van de NMBS en de geconsolideerde netto financiële schuld op het niveau van de NMBS-groep, buiten specifiek overeengekomen financieringen en bij onveranderde boekhoudnormen, gestabiliseerd worden op het niveau van juni 2008, en vanaf dan niet langer aangroeien.

De bepaling en de berekeningswijze van de geconsolideerde nettoschuld die het voorwerp vormt van deze stabilisatie, zijn opgenomen in bijlage 8.

De NMBS onderschrijft die doelstelling.

Het geconsolideerde ondernemingsplan is in overeenstemming met deze doelstelling.

De NMBS levert driemaandelijks alle desbetreffende financiële informatie aan de NMBS-Holding opdat deze laatste haar financieel rapport zou kunnen opstellen.

« Tijdens het jaar 2013, en gedurende de volledige overgangperiode naar de nieuwe structuur van de NMBS-groep (hervorming van de structuren goedgekeurd door de Ministerraad van 10 januari 2013), voert de NMBS geen enkele operatie uit die de geconsolideerde schuld van de NMBS-groep zou kunnen verhogen, met uitzondering van de door de Ministerraad goedgekeurde operaties.

De NMBS-groep rapporteert driemaandelijks aan de Staat en aan de administratie over de evolutie van de schuld. De NMBS vergadert driemaandelijks met haar regeringscommissaris om een document « monitoring van de schuld » op te stellen en stuurt dit naar de NMBS-Holding ter consolidering vóór de 15^e van elke maand volgend op het kwartaal (15 april, 15 juli, 15 oktober en 15 januari). De monitoring heeft betrekking op de situatie aan het einde van het voorafgaande kwartaal. ⁽⁴⁾

Art. 84. Normes comptables

Le Groupe SNCB, et la SNCB Holding en particulier, prévoient de passer intégralement aux normes comptables IFRS à partir de l'exercice comptable 2010.

L'application de ces règles est susceptible d'entraîner des modifications au niveau de la qualification comptable de certaines dépenses relatives à des projets d'investissements. Ces modifications comptables n'entraîneront pas de changement dans le montant total des dotations versées à la SNCB.

La SNCB transmet à la SNCB Holding, pour le 31 mai 2009, un rapport portant d'une part sur la date effective de passage aux IFRS et, d'autre part, sur l'impact en terme de dotations des modifications quant à la qualification de certaines dépenses « Investissements – Exploitation ».

Ce rapport est transmis au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT.

Sur la base de ce rapport, la SNCB Holding établit un rapport consolidé avant le 30 septembre 2009. Sur la base de ce rapport consolidé, l'Etat et la SNCB conviendront éventuellement d'un avenant au contrat de gestion portant sur la date effective de passage aux IFRS et le transfert d'une dotation d'investissements vers une dotation d'exploitation.

Art. 85. Gestion financière optimisée et transparente

Afin de permettre, à partir de 2012, de mettre en place une gestion financière optimisée et transparente et notamment le financement des nouveaux projets d'extension de capacité au moyen d'enveloppes financières fermées, la SNCB aura implémenté, au plus tard fin 2011, une réorganisation comptable et une planification améliorée de la gestion des projets basées sur un *Enterprise Resource Planning* (ERP) et sur des méthodes et outils de gestion correspondant aux bonnes pratiques usuelles.

Art. 84. Boekhoudnormen

De NMBS-groep en de NMBS-Holding in het bijzonder, voorzien om integraal over te gaan naar de IFRS-boekhoudnormen vanaf het boekjaar 2010.

De toepassing van die regels kan wijzigingen meebrengen op het vlak van de boekhoudkundige kwalificatie van bepaalde uitgaven die betrekking hebben op investeringsprojecten. Die boekhoudkundige wijzigingen zullen geen verandering meebrengen in het totale bedrag van de aan de NMBS gestorte toelagen.

De NMBS maakt tegen 31 mei 2009 aan de NMBS-Holding een verslag over betreffende enerzijds de effectieve overstapdatum naar de IFRS-normen en anderzijds over de impact, in termen van toelagen, van de wijzigingen aangaande de kwalificatie van sommige uitgaven "Investerings – Exploitatie".

Dit rapport wordt overgemaakt aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL.

Op basis van dat verslag stelt de NMBS-Holding een geconsolideerd verslag op vóór 30 september 2009. Op basis van dat geconsolideerd verslag zullen de Staat en de NMBS eventueel overeenkomen over een bijvoegsel bij het beheerscontract betreffende de effectieve datum van overgang naar de IFRS-normen en de overheveling van een investeringstoelage naar een exploitatietoelage.

Art. 85. Geoptimaliseerd en transparant financieel beheer

Om het vanaf 2012 mogelijk te maken, een geoptimaliseerd en transparant financieel beheer in te voeren en meer bepaald de financiering van de nieuwe projecten voor capaciteitsuitbreiding door middel van gesloten financiële enveloppes, moet de NMBS, ten laatste eind 2011, een boekhoudkundige reorganisatie hebben geïmplementeerd alsook een verbeterde planning van het projectbeheer die gebaseerd zijn op een *Enterprise Resource Planning* (ERP) en op beheersmethodes en -tools die stroken met de gebruikelijke goede praktijken.

La SNCB fournira au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT, à partir de mai 2009, des rapports trimestriels sur l'état d'avancement de l'investissement dans l'ERP et portant en particulier sur le respect du budget fixé à cet effet dans le plan d'investissement, l'introduction des bonnes pratiques de gestion et l'utilisation effective du système implémenté.

Le plan de politique environnementale cité à l'article 49 comprendra un volet spécifique consacré aux évolutions de prix de l'énergie et aux éventuelles mesures à prendre pour se protéger financièrement contre une fluctuation excessive des prix de l'énergie.

Art. 85 bis. Introduction d'un système d'asset management

La SNCB introduira d'ici fin 2012 un système d'asset management en vue d'une gestion optimale de l'exploitation, l'entretien, la maintenance et du renouvellement de son matériel roulant, et ceci en vue d'une efficience des coûts maximale et d'une justification des moyens consacrés. Ce système contiendra des indicateurs clé de prestation (ICP) objectivement vérifiables.⁽³⁾

Art. 85 ter. Simulation des coûts

Tous les ans, pour le 30 juin de l'année t+1 au plus tard, la SNCB fournit au service Entreprises publiques et Politique ferroviaire les informations nécessaires sur l'année t par relation et structure des coûts dans un format Excel ou compatible, de telle façon que le modèle de simulation pour l'application du Règlement (CE) 1370/2007 puisse être adapté aux chiffres actuels et que d'autres simulations puissent être exécutées.⁽³⁾

Dès l'entrée en vigueur de la présente disposition, le SPF prend l'initiative d'organiser un groupe de travail avec la SNCB afin d'améliorer l'échange d'informations. L'objectif est de permettre au SPF de contrôler effectivement que l'offre de train est bien conforme aux obligations du contrat de gestion et que

De NMBS zal aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL, vanaf mei 2009, kwartaalverslagen bezorgen over de voortgang van de investeringen in de ERP en in het bijzonder over de naleving van het daartoe vastgelegde budget in het investeringsplan, de invoering van de goede beheerspraktijken en de effectieve toepassing van het geïmplementeerde systeem.

Het milieubeleidsplan waarvan sprake in artikel 49 zal een specifiek onderdeel bevatten gewijd aan de toekomstige prijsontwikkelingen van de energie en de eventueel te nemen maatregelen om zich financieel in te dekken tegen uitzonderlijke schommelingen van de energieprijzen.

Art. 85 bis. Introductie systeem van asset management

De NMBS zal tegen einde 2012 een systeem van asset management introduceren met het oog op een optimaal beheer van de uitbating, het onderhoud, de instandhouding en de vernieuwing van haar rollend materieel, en dit met het oog op maximale kostenefficiëntie en verantwoording van de bestede middelen. Dit systeem zal objectief verifieerbare kern prestatie-indicatoren (KPI) bevatten.⁽³⁾

Art. 85 ter. Kostensimulaties

Jaarlijks, tegen uiterlijk 30 juni van het jaar t+1 bezorgt de NMBS aan de Dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid de nodige informatie over het jaar t per relatie en kostenstructuur in Excel of compatibel, zodat het simulatiemodel voor de toepassing van Verordening (EG) 1370/2007 kan aangepast worden met actuele cijfers en zo verdere simulaties kunnen uitgevoerd worden.⁽³⁾

Vanaf de inwerkingtreding van deze bepaling, zal de FOD het initiatief nemen om een werkgroep met de NMBS te organiseren met het oog op een verbetering van het uitwisselen van informatie. Het doel is de FOD in staat te stellen om daadwerkelijk te kunnen controleren of het treinaanbod conform is met de

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

les compensations financières sont justifiées. ⁽⁴⁾

*verplichtingen van het beheerscontract en of de
financiële compensaties gerechtvaardigd zijn.* ⁽⁴⁾

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

XI. Les prestations pour les besoins de la Nation

Art. 86. Besoins de la Nation

À la requête des institutions compétentes, c'est-à-dire le SPF Intérieur, par l'intermédiaire de la Direction générale Centre de Crise (DGCC) et le SPF Défense, par l'intermédiaire de l'Etat-major de l'Armée, la SNCB participe selon ses compétences, à la préservation des intérêts vitaux de la Nation et à la satisfaction des besoins essentiels de la population:

1. l'ordre public, c'est-à-dire la tranquillité, la salubrité et la sécurité publique;
2. le potentiel socio-économique du pays;
3. la souveraineté nationale et les institutions publiques établies par la Constitution et les lois;
4. l'intégrité du territoire national.

La SNCB exerce cette mission en temps de paix comme de guerre, dans le cadre:

- de la loi du 31 décembre 1963 sur la protection civile, l'arrêté royal du 31 janvier 2003 portant fixation du plan d'urgence pour les événements et situations de crise nécessitant une coordination ou une gestion à l'échelon national, l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention et l'accord de coopération du 21 juin 1999 entre l'Etat fédéral, les régions flamande et wallonne et la Région Bruxelles-Capitale concernant la maîtrise des dangers liés aux accidents majeurs impliquant des substances dangereuses;
- des dispositions prises par la proclamation de la mobilisation.

De manière spécifique, la SNCB contribue à garantir le bon état permanent de fonctionnement de l'outil ferroviaire et la continuité de la circulation des services ferroviaires. Il s'agit notamment de:

XI. De prestaties ten behoeve van de Natie

Art. 86. Behoeften van de Natie

De NMBS neemt, volgens haar bevoegdheden, deel aan het vrijwaren van de vitale belangen van de Natie en aan de vervulling van de essentiële behoeften van de bevolking, op verzoek van de degelijk gemandateerde instellingen, de FOD Binnenlandse Zaken via de Algemene Directie CrisisCentrum (ADCC) en de FOD Defensie via de Generale Staf van het Leger:

1. de openbare orde, d.i. de openbare rust, de gezondheid en de publieke veiligheid;
2. het sociaal-economisch potentieel van het land;
3. de nationale soevereiniteit en de openbare instellingen opgericht bij de Grondwet en de wetten;
4. de integriteit van het nationale grondgebied.

De NMBS voert deze opdracht uit, zowel in vredes-, crisis- als oorlogstijd, in het kader van:

- de wet van 31 december 1963 betreffende de civiele bescherming, het koninklijk besluit van 31 januari 2003 tot vaststelling van het noodplan voor crisisgebeurtenissen en -situaties die een coördinatie of een beheer op nationaal niveau vereisen, het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen en het samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de federale Staat, de Vlaamse en Waalse Gewesten en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest inzake het beheersen van gevaren verbonden aan ernstige ongevallen met gevaarlijke stoffen;
- de bepalingen die voortvloeien uit de afkondiging van mobilisatie.

Specifiek, draagt de NMBS bij tot het waarborgen dat de spoorweginrichting permanent in goede staat van werking wordt gehouden en dat de continuïteit van het spoorwegverkeer verzekerd wordt. Het gaat in het bijzonder om:

- la participation aux formations et exercices civils et militaires; - de deelname aan civiele en militaire opleidingen en oefeningen;
- la mise à disposition des informations relatives au réseau de référence (notamment le système GIS); - het ter beschikking stellen van informatie betreffende het referentienetwerk (o.a. GIS-systeem);
- l'identification des points critiques, vitaux et sensibles dans le dossier (la banque de données Crivisen); - de identificatie van de kritieke, vitale en gevoelige punten (de gegevensbank Crivisen);
- la prise en compte des avis contraignants de la Commission Interministérielle des Chemins de Fer (CICF), du Comité Interministériel du Renseignement et de la Sécurité et l'entretien de l'infrastructure qui est maintenue; - het rekening houden met de bindende adviezen van de Interministeriële Commissie der Spoorwegen (ICS), het Interministerieel Comité voor Inlichting en Veiligheid en het onderhoud van de in stand gehouden infrastructuur;
- l'existence d'un Bureau de défense chargé des relations et des études en rapport avec les besoins de la Nation et de l'OTAN. - het bestaan van een Defensiebureau dat belast is met de relaties en studies die verband houden met de behoeften van de Natie en de NAVO.

La SNCB conclut en conséquence avec la SNCB Holding et Infrabel une convention réglant la collaboration entre elles; cette convention précise les représentations et les prestations respectives de leur ressort. Elles associent la DGTT à l'élaboration de ce contrat et portent à la connaissance de la DGTT le contrat ainsi que toutes les informations utiles à son application.

De NMBS stelt bijgevolg met de NMBS-Holding en Infrabel een overeenkomst op die hun onderlinge samenwerking regelt; daarin worden de vertegenwoordigingen gepreciseerd en de respectieve prestaties die onder hun bevoegdheid vallen. Ze betrekken DGVL bij de uitwerking ervan en brengen de overeenkomst en alle informatie die nuttig is voor de toepassing ervan, ter kennis van DGVL.

XII. Dispositions diverses

A. Rapports annuels

Art. 87. Rapport financier

Sont remis à la DGTT dans le mois suivant leur approbation par les organes de gestion:

1. le bilan et le compte de résultats (avec comparaison avec le budget) arrêtés au 31 décembre de chaque année présentés selon les normes comptables belges, ainsi que selon les normes comptables internationales IFRS lorsque celles-ci seront appliquées par l'entreprise, étant entendu qu'un tableau réconciliant le résultat en IFRS et celui obtenu selon les normes belges sera joint;

2. un relevé général des flux de trésorerie (avec comparaison avec le budget) établi selon la méthode indirecte telle que prévue par la norme IAS 7;

3. un relevé détaillé des flux de trésorerie établi selon la méthode indirecte telle que prévue par la norme IAS 7, pour l'entreprise, et des relevés de trésorerie distincts pour (a) les activités liées à l'exécution des missions de service public imposées par la loi, (b) les activités liées au reste du transport de voyageurs et (c) les activités relatives au transport de marchandises.

La rubrique investissements du relevé des flux de trésorerie est complétée:

- de la distinction entre, d'une part, les investissements en immobilisations corporelles et incorporelles et d'autre part, les immobilisations financières avec indication de la source de financement;
- ainsi que d'une indication des subsides en capital obtenus.

Art. 88. Rapport d'activité

Le rapport annuel rédigé par la SNCB concernant la

XII. Diverse bepalingen

A. Jaarverslagen

Art. 87. Financieel verslag

De volgende documenten worden in de loop van de maand volgend op hun goedkeuring door de beheersorganen aan DGVL bezorgd:

1. de balans en de resultatenrekening (met vergelijking met het budget), afgesloten op 31 december van elk jaar, voorgesteld overeenkomstig de Belgische boekhoudnormen en tevens overeenkomstig de internationale boekhoudnormen IFRS wanneer de onderneming deze zal toepassen, met dien verstande dat een tabel moet zijn bijgevoegd waarop zowel het resultaat in IFRS als dat volgens de Belgische normen voorkomen;

2. een algemeen kasstroomoverzicht (met vergelijking met het budget) opgesteld volgens de indirecte methode zoals voorgeschreven in de norm IAS 7;

3. een gedetailleerd kasstroomoverzicht, opgesteld volgens de indirecte methode zoals voorgeschreven in de norm IAS 7, voor de onderneming en afzonderlijke kasstroomoverzichten voor telkens (a) de activiteiten voor de uitvoering van de bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst, (b) de activiteiten inzake het overige vervoer van reizigers en (c) de activiteiten inzake goederenvervoer.

De rubriek investeringen van het kasstroomoverzicht wordt bovendien aangevuld met:

- een uitsplitsing tussen enerzijds investeringen in immateriële en materiële vaste activa en anderzijds financiële vaste activa met vermelding van de financieringsbron;
- eveneens met vermelding van de bekomen kapitaalsubsidies.

Art. 88. Activiteitenverslag

Het jaarlijks verslag dat de NMBS opstelt omtrent de

manière dont la SNCB a accompli ses missions de service public conformément à l'article 230, § 5 de la Loi sur les entreprises publiques, comprend notamment:

1. une description de la manière dont la SNCB a accompli chacune de ses missions de service public au cours de l'année écoulée, et des nouveaux projets dont elle a décidé;
2. un commentaire quant à la manière dont elle a exécuté le plan d'entreprise;
3. des comptes de résultats distincts pour:
 - a. les activités liées à l'exécution des missions de service public imposées par la loi;
 - b. les activités liées au reste du transport de voyageurs;
 - c. les activités liées au transport de marchandises;
 - d. pour ce qui est des activités de transport de marchandises, le bilan est également communiqué chaque année;
4. le relevé détaillé des flux de trésorerie pour l'entreprise et les relevés de flux de trésorerie distincts pour chacune des activités citées au point 3. a), b) et c), comme visé à l'article 87.

5. l'état d'avancement des installations ETCS/TBLI+.⁽³⁾

Pour autant qu'un flux de trésorerie négatif d'une activité distincte soit compensé par des flux de trésorerie positifs provenant d'autres activités, le montant compensé est indemnisé via les recettes financières générées par ces dernières activités.

Les points 3 et 4 font l'objet d'une approbation par le Collège des commissaires.

Le rapport annuel doit parvenir au Ministre des Entreprises publiques et à la DGTT au plus tard le 31 mai de chaque année.

wijze waarop de NMBS haar opdrachten van openbare dienst heeft vervuld, overeenkomstig artikel 230, §5 van de Wet Overheidsbedrijven bevat onder meer:

1. een beschrijving van de wijze waarop de NMBS elk van haar opdrachten van openbare dienst in het afgelopen jaar heeft vervuld en tot welke nieuwe projecten zij heeft besloten;
2. een commentaar over de wijze waarop zij het ondernemingsplan heeft uitgevoerd;
3. een afzonderlijke resultatenrekening telkens voor:
 - a. de activiteiten voor de uitvoering van de bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst;
 - b. de activiteiten inzake het overige vervoer van reizigers;
 - c. de activiteiten inzake goederenvervoer;
 - d. met betrekking tot de goederenvervoersactiviteiten wordt tevens jaarlijks de balans meegedeeld;
4. het gedetailleerde kasstroomoverzicht voor de onderneming en de afzonderlijke kasstroomoverzichten voor telkens de onder punt 3. a), b) en c) genoemde activiteiten, zoals bedoeld bij artikel 87.

5. de vordering van de installaties van ETCS/TBLI+.⁽³⁾

Voor zover een negatieve kasstroom van een afzonderlijke activiteit wordt gecompenseerd door positieve kasstromen uit andere activiteiten wordt het gecompenseerde bedrag vergoed via de financiële opbrengsten van deze laatste activiteiten.

De punten 3 en 4 zijn het voorwerp van een goedkeuring van het College van Commissarissen.

Het jaarlijks rapport moet ten laatste op 31 mei van elk jaar aan de Minister van Overheidsbedrijven en aan DGVL worden overgemaakt.

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

B. Relations avec la DGTT

Art. 89. Demande de renseignements - Accès au domaine ferroviaire

La SNCB répond aux demandes de renseignements émanant des Ministres des Entreprises publiques et de la Mobilité, ainsi qu'à celles de la DGTT.

La DGTT reçoit les documents du CA de la SNCB en même temps que les membres de ce dernier.

La SNCB répond de manière complète et de façon pertinente dans les délais prévus aux questions posées par le SPFMT concernant la sécurité de l'exploitation.⁽³⁾

La SNCB donne libre accès à ses locaux, ateliers et matériel roulant, dans le respect des consignes de sécurité:

- aux agents de la DGTT dûment mandatés afin qu'ils puissent y exercer des contrôles de sécurité et s'assurer de la bonne exécution des investissements;
- aux membres du service de régulation, dans le cadre de leur mission de régulation du transport ferroviaire;
- aux membres de l'organisme d'enquête ainsi qu'à tout expert mandaté par lui;
- à la SNCB Holding dans le cadre des enquêtes mandatées par l'organisme d'enquête.

Art. 89 bis. Transfert réciproque de connaissances dans la domaine de la sécurité de l'exploitation

La SNCB et le SPFMT s'accordent mutuellement accès à leurs domaines de connaissances en matière de sécurité de l'exploitation, aux conditions à fixer ensemble.⁽³⁾

B. Relaties met DGVL

Art. 89. Vraag om inlichtingen – Toegang tot spoorwegdomein

De NMBS antwoordt op vragen om inlichtingen uitgaande van de Ministers van Overheidsbedrijven en Mobiliteit alsmede van DGVL.

DGVL ontvangt de documenten van de RvB van de NMBS tegelijkertijd met de verzending ervan aan zijn leden.

De NMBS antwoordt volledig, pertinent en binnen de afgesproken termijnen op vragen van de FODMV met betrekking tot de exploitatieveiligheid.⁽³⁾

De NMBS verschaft vrije toegang tot haar lokalen, werkplaatsen en rollend materieel conform de veiligheidsconsignes:

- aan de behoorlijk gemachtigde bedienden van DGVL opdat ze er de veiligheidscontroles kunnen uitvoeren en zich vergewissen van de goede uitvoering van de investeringen;
- aan de leden van de dienst regulering in het raam van hun opdracht van de regulering van het spoorvervoer;
- aan de leden van het onderzoeksorgaan alsook aan elke andere door haar gemachtigde deskundige;
- aan de NMBS-Holding in het raam van de door het onderzoeksorgaan gemachtigde onderzoeken.

Art. 89 bis. Wederzijdse kennisoverdracht exploitatieveiligheid

De NMBS en de FODMV verlenen wederzijds toegang aan elkaars kennisdomeinen met betrekking tot de exploitatieveiligheid tegen onderling af te spreken voorwaarden.⁽³⁾

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

Art. 90. Remboursement des subventions européennes

Au cas où l'Etat serait tenu de rembourser tout ou partie d'une subvention versée par la Commission européenne au profit de la SNCB, cette dernière procède elle-même à ce remboursement et à l'exécution de toute autre disposition qui y serait liée.

Art. 90. Terugbetaling Europese subsidies

Wanneer de Staat gehouden is tot een gedeeltelijke of volledige terugbetaling van een door de Europese Commissie gestorte subsidie ten gunste van de NMBS, zal de NMBS zelf overgaan tot de terugbetaling en tot de uitvoering van elke andere beschikking in dit verband.

C. Suivi et exécution du contrat de gestion

Art. 91. Statistiques à fournir

La SNCB transmet à la DGTT les statistiques dont la liste figure en annexe 5.

C. Follow-up en uitvoering van het beheerscontract

Art. 91. Te leveren statistieken

De NMBS legt aan DGVL de statistieken voor waarvan de lijst voorkomt in bijlage 5.

Art. 92. Groupe de travail suivi du contrat de gestion

Au moins une fois par an, à l'initiative de la DGTT, un groupe de travail composé d'un représentant du Ministre des Entreprises publiques et du Ministre de la Mobilité, de représentants de la DGTT et de représentants de la SNCB se réunit afin d'évaluer le suivi du contrat de gestion.

Art. 92. Werkgroep opvolging beheerscontract

Ten minste een keer per jaar komt op, initiatief van DGVL, een werkgroep, samengesteld uit een vertegenwoordiger van de Minister van Overheidsbedrijven en de Minister van Mobiliteit, vertegenwoordigers van DGVL en vertegenwoordigers van de NMBS samen om de opvolging van het beheerscontract te evalueren.

Art. 93. Clauses de sauvegarde

Si, au terme d'un exercice, la SNCB n'atteint pas les objectifs précisés dans le présent contrat de gestion, elle en examinera les raisons et définira les mesures propres à y remédier qu'elle proposera à l'Etat, représenté par la DGTT.

Art. 93. Vrijwaringsclausules

Als op het einde van een boekjaar de NMBS de in dit beheerscontract gepreciseerde doelstellingen niet haalt, onderzoekt ze de redenen ervan en legt ze de maatregelen vast die geschikt zijn om dit te verhelpen, welke ze voorstelt aan de Staat, vertegenwoordigd door DGVL.

Des événements, notamment de force majeure, ou des décisions imprévues peuvent intervenir et rendre certaines clauses du présent contrat de gestion inapplicables ou empêcher d'atteindre les objectifs prévus. La SNCB examinera les raisons pour lesquelles les objectifs contractuels ne peuvent être rencontrés et définira, en concertation avec l'Etat, représenté par la

Gebeurtenissen, in het bijzonder overmacht, of niet-geplande beslissingen kunnen zich voordoen en bepaalde clausules van dit beheerscontract onuitvoerbaar maken of verhinderen dat de geplande doelstellingen worden gehaald. De NMBS zal de redenen onderzoeken waarom de contractuele doelstellingen niet kunnen worden gehaald en, in overleg met de Staat, vertegenwoordigd door DGVL,

DGTT, les mesures propres à y remédier.

Le cas échéant, le résultat de la concertation visée au deuxième alinéa sera entériné dans un avenant au présent contrat de gestion.⁽¹⁾

Au cas où ces événements ou ces décisions entraîneraient des modifications dans les montants de la dotation d'investissement de l'année t, la SNCB n'est tenue au respect des délais de présentation d'un nouveau programme annuel d'investissements que si la modification lui est notifiée au moins deux mois avant la date de présentation prévue.

En cas de notification tardive, la SNCB dispose d'un délai de deux mois pour présenter son programme annuel adapté.

D. Benchmarks

Art. 94. Benchmarks

La SNCB informe la DGTT de tous les benchmarks dont elle dispose ou auxquels elle a collaboré, dans le respect des conditions contractuelles de cette collaboration; elle participe également à la réalisation de benchmarks organisés par la DGTT.

Elle commente, le cas échéant, les différences constatées.

de passende maatregelen vastleggen om dit te verhelpen.

In voorkomend geval zal het resultaat van het overleg bedoeld in de tweede alinea, worden bekrachtigd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.⁽¹⁾

Ingeval die gebeurtenissen of beslissingen wijzigingen teweegbrengen in de bedragen van de investeringstoelage van het jaar t, zal de NMBS maar de termijnen voor het overleggen van een nieuw jaarlijks investeringsprogramma in acht moeten nemen als de wijziging haar ten minste twee maanden vóór de voorziene datum van overlegging ter kennis werd gebracht.

Bij een latere kennisgeving beschikt de NMBS over een termijn van twee maanden om haar aangepast jaarprogramma voor te stellen.

D. Benchmarks

Art. 94. Benchmarks

De NMBS informeert DGVL over alle benchmarks waarover zij beschikt of waaraan zij heeft meegewerkt, mits naleving van de contractuele voorwaarden van deze medewerking; zij werkt tevens mee aan de uitvoering van benchmarks georganiseerd door DGVL.

Zij geeft desgevallend toelichtingen bij de geconstateerde verschillen.

⁽¹⁾ AR/KB 21/08/2009 (MB/BS 29/09/2009)

XIII. La SNCB et le Groupe SNCB

Art. 95. Evaluation de la collaboration entre la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel

A la demande du Ministre des Entreprises publiques, le bureau Roland Berger a réalisé en mars 2008 une étude d'évaluation de la collaboration entre la SNCB Holding, la SNCB et Infrabel. Les conclusions de cette étude pourraient donner lieu à des modifications au niveau de la répartition des tâches et des modalités de la collaboration entre les trois sociétés. Ces éventuelles modifications seront reprises dans un avenant au présent contrat de gestion.

Art. 96. Responsabilité des instances administratives

Les instances administratives de la SNCB exercent leurs compétences conformément aux dispositions légales et autres en la matière et sont dès lors responsables de l'utilisation correcte des moyens (biens mobiliers et immobiliers, moyens financiers, personnel) de l'entreprise.

Tant les activités qui relèvent des missions de service public que les autres activités sont organisées en vue de réaliser le meilleur coût et avec le souci permanent d'améliorer l'efficacité et la productivité des moyens mis en oeuvre.

Bien que les instances administratives déterminent le volume de moyens de production mis en oeuvre pour les différentes activités de l'entreprise, elles veillent en particulier à ce que les activités ne relevant pas des missions de service public ne compromettent jamais la bonne exécution de ces missions.

Art. 97. Responsabilité en matière de participations

Les instances administratives de la SNCB jugent des participations dans d'autres entreprises. Toutes les participations sont gérées dans le respect des règles de

XIII. De NMBS en de NMBS- groep

Art. 95. Evaluatie van de samenwerking tussen de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel

In opdracht van de Minister van Overheidsbedrijven voerde het bureau Roland Berger in maart 2008 een evaluatie-onderzoek uit naar de samenwerking tussen de NMBS-Holding, de NMBS en Infrabel. De besluiten uit dit onderzoek kunnen aanleiding geven tot wijzigingen in de taakverdeling en de modaliteiten van samenwerking tussen de drie vennootschappen. Die eventuele wijzigingen zullen opgenomen worden in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

Art. 96. Verantwoordelijkheid bestuursinstanties

De bestuursinstanties van de NMBS oefenen hun bevoegdheden uit in overeenstemming met de wettelijke en andere bepalingen ter zake en staan derhalve in voor het correcte gebruik van de middelen (onroerende en roerende middelen, financiële middelen, personeel) van het bedrijf.

Zowel de activiteiten die tot de opdrachten van openbare dienst behoren als de andere activiteiten worden georganiseerd met het oog op de voordeligste kostprijs en met een continu streven naar een verbetering van de effectiviteit en productiviteit van de ingezette middelen.

Ofschoon de bestuursinstanties het volume aan productiemiddelen bepalen dat wordt ingezet m.b.t. de verschillende activiteiten van het bedrijf, waken ze erover dat, in het bijzonder, de activiteiten die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren, nooit de goede uitvoering van de opdrachten van openbare dienst in het gedrang brengen.

Art. 97. Verantwoordelijkheid deelnemingen

De bestuursinstanties van de NMBS oordelen over deelnemingen in andere ondernemingen. Alle deelnemingen worden beheerd met inachtnaam van de

corporate governance.

Art. 98. Concertation et coordination au sein du
Groupe SNCB

Les trois sociétés SNCB Holding, SNCB et Infrabel constituent ensemble un élément essentiel du système belge de transport et veillent de ce fait à mener des stratégies harmonisées.

Dans ce cadre, la SNCB souhaite collaborer positivement, de manière non discriminatoire, à une politique de mobilité commune fondée sur les grandes orientations décidées par le Gouvernement, ainsi qu'à une politique sociale commune pour le Groupe SNCB.

A cet effet, la collaboration intragroupe est inspirée par un intérêt individuel et collectif amenant à agir dans le sens de l'harmonisation précitée.

Cette collaboration est également respectueuse de l'autonomie de gestion de la SNCB et de la responsabilité générale de ses organes de gestion telle qu'instituée par le Code des Sociétés.

La SNCB veille à ce que ses règles de fonctionnement n'entravent pas la coordination par la SNCB Holding. La SNCB et ses collaborateurs veillent également à promouvoir la coopération entre les trois sociétés du Groupe SNCB et le développement d'un esprit de groupe. En particulier, ils apportent leur pleine coopération aux activités de coordination de la SNCB Holding.

La SNCB participe notamment aux instances de concertation mises en place au sein du Groupe SNCB:

- la réunion des trois CEO;
- le comité de pilotage;
- le comité d'investissements;
- la Task Force Régularité;
- la commission d'accompagnement environnement;
- les réunions de coordination présidées par les directeurs des districts dépendant de la SNCB

regels inzake *corporate governance.*

Art. 98. Overleg en coördinatie binnen de
NMBS-groep

De drie vennootschappen NMBS-Holding, NMBS en Infrabel vormen samen een essentieel onderdeel van het Belgische vervoerssysteem en zien er bijgevolg op toe dat ze geharmoniseerde strategieën voeren.

In het kader hiervan wil de NMBS, op positieve en niet-discriminerende wijze, meewerken aan een gemeenschappelijk mobiliteitsbeleid dat gestoeld is op de grote oriëntaties die door de Regering zijn beslist, alsook aan een gemeenschappelijk sociaal beleid voor de NMBS-groep.

Daartoe is de samenwerking binnen de NMBS-groep geïnspireerd door een individueel en collectief belang dat aanzet tot handelen naar de voornoemde harmonisering toe.

Die samenwerking houdt eveneens rekening met de beheersautonomie van de NMBS en met de algemene verantwoordelijkheid van haar beheersorganen zoals ingevoerd door het Wetboek van Vennootschappen.

De NMBS waakt erover dat haar functioneringsregels de coördinatie door de NMBS-Holding niet belemmeren. De NMBS en haar medewerkers zien eveneens toe op het bevorderen van de samenwerking tussen de drie vennootschappen van de NMBS-groep en de ontwikkeling van een groepsgeest. Ze verlenen in het bijzonder hun volle medewerking aan de coördinatieactiviteiten van de NMBS-Holding.

De NMBS neemt in het bijzonder deel aan de overlegorganen die werden opgericht binnen de NMBS-groep:

- de vergadering van de drie CEO's;
- het sturingscomité;
- het investeringscomité;
- de Task Force Regelmaat;
- de commissie milieubegeleiding;
- de coördinatievergaderingen die worden voorgezeten door de districtsdirecteurs van de

Holding.

Sans préjudice de la responsabilité de chaque société quant à la communication de ses activités spécifiques, comme stipulé dans la Loi sur la Sécurité d'exploitation et ses arrêtés d'exécution et dans l'arrêté royal du 16 février 2006 relatif aux plans d'urgence et d'intervention, les trois sociétés du Groupe SNCB concluront dans les trois mois suivant la signature du présent contrat un protocole concernant la communication de crise et le soumettront via la DGTT à l'approbation des Ministres de la Mobilité et des Entreprises publiques; à défaut, l'Etat prendra une initiative de réglementation.

Art. 99. Relations intragroupe

Afin de garantir une utilisation optimale des moyens mis à la disposition des trois sociétés du Groupe SNCB, la SNCB fait en priorité appel aux services de la SNCB Holding - et vice versa - sur la base d'accords transparents.

Pour autant que les règles européennes en la matière soient respectées, le maintien dans le périmètre d'action du groupe SNCB des activités ferroviaires proprement dites (ex., l'entretien du matériel roulant et de l'infrastructure, la conduite et l'accompagnement des trains) mais également des activités d'appui logistique (ex., la gestion administrative du personnel, les achats et la gestion des stocks, la gestion des bâtiments) est garanti. Le personnel de la SNCB participe également au maximum à la réalisation des travaux d'investissements.

La SNCB Holding s'engage à fournir à la SNCB des prestations et des services de haute qualité. Ces prestations et services seront décrits dans des SLA et seront fournis moyennant le paiement d'une redevance motivée par la réalisation des objectifs de qualité fixés. Pour les SLA ayant un impact sur la ponctualité et la croissance, cette motivation consistera en une différence de prix comprise entre 5 % au delà et 5 % en deçà du tarif de base. Ils

districten die van de NMBS-Holding afhangen.

Onverminderd de verantwoordelijkheid van elke vennootschap voor de communicatie over haar specifieke activiteiten, zoals bepaald in de Wet Exploitatieveiligheid en zijn uitvoeringsbesluiten en in het koninklijk besluit van 16 februari 2006 betreffende de nood- en interventieplannen, zullen de drie vennootschappen van de NMBS-groep binnen de drie maanden na het ondertekenen van dit contract, over de crisiscommunicatie een protocol afsluiten en via DGVL ter goedkeuring meedelen aan de Ministers van Mobiliteit en Overheidsbedrijven; bij ontstentenis daarvan zal de Staat een regelgevend initiatief nemen.

Art. 99. Intragroeprelaties

Om een optimaal gebruik te verzekeren van de middelen die ter beschikking van de drie vennootschappen van de NMBS-groep worden gesteld, doet de NMBS bij voorrang een beroep op de diensten van de NMBS-Holding – en vice versa – op basis van transparante overeenkomsten.

Mits naleving van de Europese regelgeving in deze materie, wordt het behoud in de actieperimeter van de NMBS-groep van de eigenlijke spoorwegactiviteiten (bv. onderhoud van het rollend materieel en de infrastructuur, besturing en begeleiding van de treinen), maar ook van de ondersteunende activiteiten (bv. administratief beheer van het personeel, aankopen en voorraadbeheer, beheer van de gebouwen) gewaarborgd. Het personeel van de NMBS neemt eveneens zoveel mogelijk deel aan de verwezenlijking van de investeringswerken.

De NMBS-Holding verbindt er zich toe kwalitatieve prestaties en diensten te zullen leveren aan de NMBS. Deze prestaties en diensten zullen omschreven worden in SLA's en worden geleverd tegen een vergoeding die een motivatie inhoudt voor het realiseren van de afgesproken kwaliteitsdoelstellingen. Voor SLA's met een impact op stiptheid en groei zal deze motivatie bestaan uit een prijsdifferentiatie begrepen tussen 5 % boven en

devront être signés dans les six mois suivant la signature du présent contrat.

Afin d'assurer la continuité opérationnelle et l'équilibre des relations financières entre les entités du Groupe SNCB jusqu'à la date de la mise en œuvre de la réforme ferroviaire les contrats intragroupe en vigueur au 1^{er} janvier 2012 voient leur terme prolongé jusqu'à la date de la mise en œuvre de la réforme du Groupe SNCB ou jusqu'à la conclusion d'un nouveau contrat portant sur le même objet. ⁽⁴⁾

Art. 100. Comité d'orientation

En exécution de la Loi sur les Entreprises publiques, la SNCB prévoit des règles plus précises concernant l'organisation et le fonctionnement du Comité d'orientation créé auprès de la SNCB. Ces règles portent notamment sur la nomination des représentants des sociétés régionales de transport.

Le Comité d'orientation donnera de sa propre initiative ou sur demande du CA un avis concernant toute mesure susceptible d'influencer la collaboration avec les sociétés régionales de transport. Si le CA souhaite déroger à l'avis du comité, il est tenu de motiver son point de vue.

Art. 101. Augmentation de capital de la SNCB

En ce qui concerne l'augmentation de capital initialement prévue pour le 30 avril 2008, la SNCB Holding et la SNCB exécuteront la convention cadre du 1^{er} juin 2005 relative à la contribution au fonds de roulement de la SNCB en procédant à une augmentation de capital dans le respect des règles légales et européennes en la matière.

Art. 102. Human Resources

Les obligations réciproques de la SNCB et de chacune des deux autres sociétés SNCB Holding et Infrabel

onder het basistarief. Zij moeten worden ondertekend binnen de zes maanden na ondertekening van dit contract.

Om de operationele continuïteit en het evenwicht van de financiële relaties tussen de vennootschappen van de NMBS-groep te garanderen tot de datum van de inwerkingtreding van de spoorweghervorming, zullen de intragroepcontracten van kracht op 1 januari 2012 verlengd worden tot de datum van inwerkingtreding van de hervorming van de NMBS-groep of tot het sluiten van een nieuw contract over hetzelfde onderwerp. ⁽⁴⁾

Art. 100. Oriëntatiecomité

In uitvoering van de Wet Overheidsbedrijven voorziet de NMBS in de nadere regels m.b.t. de organisatie en werking van het oriëntatiecomité dat bij de NMBS werd opgericht. Deze regels hebben o.m. betrekking op de benoeming van de vertegenwoordigers van de gewestelijke vervoersmaatschappijen.

Het oriëntatiecomité geeft op eigen initiatief of op verzoek van de RvB advies over elke maatregel die de samenwerking met de gewestelijke vervoersmaatschappijen kan beïnvloeden. Indien de RvB wenst af te wijken van het advies van het comité, motiveert hij zijn standpunt.

Art. 101. Kapitaalsverhoging van de NMBS

In verband met de oorspronkelijk voor 30 april 2008 voorziene kapitaalsverhoging, zullen de NMBS-Holding en de NMBS uitvoering geven aan de overeenkomst van 1 juni 2005 met betrekking tot de bijdrage aan het bedrijfskapitaal van de NMBS door een kapitaalsverhoging, met naleving van de wettelijke en Europese regels ter zake.

Art. 102. Human Resources

De wederzijdse verplichtingen van de NMBS en elk van de andere twee vennootschappen NMBS-Holding

⁽⁴⁾ AR/KB 21/12/2013 (MB/BS 17/01/2014)

sont définies dans les conventions relatives à la mise à disposition de personnel par la SNCB Holding à Infrabel et à la SNCB.

En sa qualité d'unique employeur de l'ensemble du personnel du Groupe SNCB, quels que soient son affectation et son statut, et de garant de l'unicité du statut du personnel et du dialogue social, la SNCB Holding veille à l'uniformité des règles de gestion du personnel au sein des trois sociétés anonymes de droit public. La SNCB disposera à cet égard d'une marge de manœuvre et l'utilisera au maximum afin d'élaborer un management moderne pour ses cadres.

Dans le domaine de la formation du personnel, la SNCB Holding met tout en oeuvre pour garantir que la formation de base adéquate, ainsi que la formation continue, soit assurée dans les trois sociétés du Groupe SNCB.

Sur le plan de la diversité, la SNCB collaborera avec détermination à la réalisation des objectifs de diversité repris dans le contrat de gestion de la SNCB Holding; elle participe à l'élaboration et à l'évaluation annuelle du plan de diversité établi par la SNCB Holding.

Art. 102 bis. Charge de travail conducteurs de trains

La SNCB collabore avec un expert externe afin de rechercher les causes sous-jacentes des "erreurs humaines" commises par des conducteurs de train dans le cadre d'incidents d'exploitation (prévention secondaire).

Cette enquête tient compte des résultats pertinents des études que la SNCB a fait réaliser sur la manière de fonctionner des conducteurs de train.

Le but est également que, via l'étude, le nombre d'incidents soit réduit (prévention primaire). L'étude livrera, au plus tard le 31 décembre 2012, des explications basées sur une recherche scientifique approfondie dans les domaines techniques

en Infrabel zijn vastgelegd in de overeenkomsten met betrekking tot de terbeschikkingstelling van personeel door de NMBS-Holding ten behoeve van Infrabel en de NMBS.

In haar hoedanigheid van enige werkgever van het voltallige personeel van de NMBS-groep, ongeacht hun benutting en hun statuut, en als waarborger van de eenheid van het personeelsstatuut en de sociale dialoog, ziet de NMBS-Holding toe op de eenvormigheid van de regels inzake personeelsbeheer bij de drie vennootschappen van publiek recht. De NMBS zal binnen dit kader de beleidsruimte hebben en zal deze maximaal benutten om een modern management van haar kaderleden uit te werken.

Op het vlak van opleiding van het personeel stelt de NMBS-Holding alles in het werk om te verzekeren dat de geschikte basisopleiding, alsook de permanente opleiding gewaarborgd is in de drie vennootschappen van de NMBS-groep.

Op het vlak van de diversiteit zal de NMBS op voluntaristische wijze meewerken aan de realisatie van de doelstellingen inzake diversiteit, opgenomen in het beheerscontract van de NMBS-Holding; ze werkt mee aan de opmaak en de jaarlijkse evaluatie van het diversiteitsplan dat door de NMBS-Holding wordt opgesteld.

Art. 102 bis. Werkbelasting treinbestuurders

De NMBS werkt samen met een externe expert om op zoek te gaan naar de onderliggende oorzaken van 'human errors' begaan door treinbestuurders in het kader van exploitatie-incidenten (secundaire preventie).

Dit onderzoek houdt rekening met de relevante resultaten van de studies die de NMBS eerder liet uitvoeren naar het functioneren van de treinbestuurders.

Het is tevens de bedoeling via de studie het aantal incidenten te verminderen (primaire preventie). De studie zal tegen uiterlijk 31 december 2012 duiding geven op basis van grondig wetenschappelijk onderzoek in het technische (ergonomie), het sociale

(ergonomie), social (temps de conduite et de repos), (rij- en rusttijden), het psychische (cognitieve psychique (ergonomie cognitive), médical (aptitude ergonomie), het medische (fit for the job) en het au travail) et organisationnel (tableaux de service). organisatorische (dienstroosters) domein. De Les conclusions de l'étude se traduiront en un plan d'action visant à réduire le risque de dépassements de signaux. bevindingen van deze studie zullen resulteren in een gericht actieplan om het risico op seinvoorbijrijdingen te verlagen.

La SNCB transmet pour le 31 décembre 2012 au plus tard un rapportage intermédiaire sur l'avancement de l'enquête au Ministre des Entreprises publiques et au Service Entreprises publiques et Politique ferroviaire. Ce rapportage comporte les mesures éventuelles qui, à ce stade, auront déjà été identifiées par l'enquête.⁽³⁾ De NMBS zal tegen uiterlijk 31 december 2012 een tussentijdse rapportering over de stand van zaken van het onderzoek overmaken aan de Minister van Overheidsbedrijven en de dienst Overheidsbedrijven en Spoorbeleid. Deze rapportering bevat de eventuele maatregelen die op dat ogenblik al geïdentificeerd werden naar aanleiding van het onderzoek.⁽³⁾

⁽³⁾ AR/KB 10/01/2013 (MB/BS 21/01/2013)

ANNEXES

BIJLAGEN

- | | |
|---|---|
| 1. Définitions et abréviations | 1. Afkortingen en definities |
| 2. Plan d'investissement 2008-2012 | 2. Investeringsplan 2008-2012 |
| 3. Méthodologie de planification et de suivi des investissements | 3. Methodologie voor planning en opvolging van de investeringen |
| 4. Indicateurs de prestations | 4. Prestatie-indicatoren |
| 5. Statistiques | 5. Statistieken |
| 6.1. Infrastructure : liste des gares et points d'arrêt par gestionnaire. | 6.1. Infrastructuur: lijst van de stations en stopplaatsen per beheerder. |
| 6.2. Infrastructure: liste des parkings dont la gestion a été confiée à la SNCB. | 6.2. Infrastructuur: lijst van de parkings waarvan het beheer is overgedragen aan NMBS. |
| 7. Evolution des dotations pour le Groupe SNCB | 7. Evolutie van de toelagen voor de NMBS-groep |
| 8. Calcul de la dette consolidée restreinte à stabiliser | 8. Berekening van de te stabiliseren beperkte geconsolideerde schuld |
| 9. Carte du réseau voyageurs | 9. Kaart reizigersnet |
| 10. Arrêts principaux et tronçons principaux | 10. Voornaamste haltes en voornaamste baanvakken |
| 11. Statut des gares | 11. Statuut van de stations |
| 12. Réductions tarifaires et gratuité de transport imposées par l'Etat | 12. Door de Staat opgelegde tariefverminderingen en kosteloos vervoer |
| 13. Tendre vers la gratuité du transport domicile– lieu de travail par chemin de fer en deuxième classe | 13. Streven naar kosteloos woon-werkverkeer per spoor in tweede klas |
| 14. Liste des gares avec assistance PMR à partir du 1 ^{er} novembre 2008 | 14. Lijst van stations met begeleiding PBM vanaf 1 november 2008 |