

LOIS, DECRETS, ORDONNANCES ET REGLEMENTS
WETTEN, DECRETEN, ORDONNANTIES EN VERORDENINGEN

**MINISTERE DES COMMUNICATIONS
ET DE L'INFRASTRUCTURE**

F. 97 — 2493

[97/14219]

25 SEPTEMBRE 1997. — Arrêté royal portant approbation du deuxième contrat de gestion conclu entre la Société nationale des Chemins de fer belges et l'Etat

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 23 juillet 1926 créant la Société nationale des Chemins de fer belges, modifiée par les arrêtés royaux du 14 janvier 1927 et 15 janvier 1954, les lois du 2 août 1955, 1er août 1960, 4 juillet 1962, 21 avril 1965, 10 octobre 1967 et 24 juin 1970, l'arrêté royal n° 89 du 11 novembre 1967, l'arrêté royal n° 452 du 28 août 1988, la loi-programme du 30 décembre 1988 et la loi du 21 mars 1991;

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, notamment les articles 3 à 6;

Vu l'arrêté royal du 30 septembre 1992 portant approbation du premier contrat de gestion de la Société nationale des Chemins de fer belges et fixant des mesures relatives à cette société;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 18 juillet 1997;

Vu l'accord du Ministre du Budget, donné le 24 juillet 1997;

Vu que la concertation avec la commission paritaire de la SNCB s'est tenue le 14 juillet 1997;

Vu que la concertation avec le comité consultatif auprès de la SNCB s'est tenue le 9 juillet 1997;

Sur la proposition de Notre Ministre des Transports et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Le deuxième contrat de gestion conclu entre l'Etat et la Société nationale des Chemins de fer belges, qui est annexé au présent arrêté, est approuvé.

Art. 2. Le présent arrêté et son annexe produisent leurs effets le 1er janvier 1997.

Art. 3. Notre Ministre des Transports est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 25 septembre 1997.

ALBERT

Par le Roi :

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

**MINISTERIE VAN VERKEER
EN INFRASTRUCTUUR**

N. 97 — 2493

[97/14219]

25 SEPTEMBER 1997. — Koninklijk besluit houdende goedkeuring van het tweede beheerscontract gesloten tussen de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Staat

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 23 juli 1926 tot oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, gewijzigd door de koninklijke besluiten van 14 januari 1927 en 15 januari 1954, de wetten van 2 augustus 1955, 1 augustus 1960, 4 juli 1962, 21 april 1965, 10 oktober 1967 en 24 juni 1970, het koninklijk besluit nr. 89 van 11 november 1967, het koninklijk besluit nr. 452 van 28 augustus 1988, de programmawet van 30 december 1988 en de wet van 21 maart 1991;

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, inzonderheid op de artikelen 3 tot 6;

Gelet op het koninklijk besluit van 30 september 1992 houdende goedkeuring van het eerste beheerscontract van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en tot vaststelling van maatregelen met betrekking tot deze maatschappij;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 18 juli 1997;

Gelet op het akkoord van de Minister van Begroting, gegeven op 24 juli 1997;

Gelet op het overleg met het paritair comité van de NMBS, dat plaats had op 14 juli 1997;

Gelet op het overleg met het raadgevend Comité bij de NMBS, dat plaats had op 9 juli 1997;

Op de voordracht van Onze Minister van Vervoer en op het advies van Onze in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. Het als bijlage bij dit besluit gevoegde tweede beheerscontract gesloten tussen de Staat en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wordt goedgekeurd.

Art. 2. Dit besluit en de bijlage eraan hebben uitwerking met ingang van 1 januari 1997.

Art. 3. Onze Minister van Vervoer is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 25 september 1997.

ALBERT

Van Koningswege :

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

**DEUXIEME CONTRAT DE GESTION
ENTRE L'ETAT ET LA SNCB**

Le présent contrat de gestion est conclu dans le cadre des dispositions de l'article 3 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

Il produit ses effets au 1^{er} janvier 1997 et vient à échéance le 31 décembre 2001.

Il précise les règles et conditions selon lesquelles la SNCB exerce les missions de service public qui lui sont confiées par l'article 156 de la loi précitée.

Il fixe le montant des contributions financières et des compensations apportées par l'Etat pour l'exécution de ces missions de service public.

I. PRINCIPES

Article 1^{er}.

La SNCB constitue un élément essentiel du système des transports belge.

Elle veille à ce que ses activités s'inscrivent dans le cadre de la politique de transport et de mobilité menée par le Gouvernement et contribuent à la satisfaction des besoins de déplacement des usagers.

Elle s'engage à tout mettre en oeuvre :

- pour réaliser et respecter le plan "Objectif 2005" adopté le 15 février 1996 par son Conseil d'Administration ainsi que l'accord social qui lui est complémentaire;

- pour augmenter, dans ce cadre, le nombre de voyageurs-kilomètres effectués sur son réseau en service intérieur ainsi que le nombre de tonnes-kilomètres réalisées en transport combiné.

Article 2

Les organes de gestion et de direction de la SNCB sont responsables du bon emploi des moyens en personnel, des moyens matériels (immobiliers et mobiliers) et des moyens financiers de l'Entreprise.

Ils assurent la gestion des activités au moindre coût et recherchent constamment à en améliorer l'efficacité et la productivité.

Les décisions des organes précités s'inspirent du seul intérêt de l'Entreprise dans le cadre général exprimé à l'article 1^{er}.

Ils gèrent, selon les mêmes principes, les participations de la SNCB dans d'autres sociétés.

Ils assurent, à tout le moins, le maintien dans le périmètre d'action de la SNCB, y compris dans sa nouvelle structure, non seulement des activités ferroviaires proprement dites (comme par exemple, l'entretien du matériel roulant et de l'infrastructure, la conduite et l'accompagnement des trains) mais également des activités d'appui logistique (comme par exemple, la gestion administrative du personnel, les achats et la gestion des stocks, la gestion des bâtiments). Dans le cadre de l'objectif d'emploi repris dans l'accord social visé à l'article 1^{er}, le personnel de la SNCB participe également au maximum à la réalisation des travaux d'investissement.

Article 3

Les tâches que la SNCB assume en exécution des missions de service public qui lui sont imparties par la loi sont les suivantes :

1° le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire, en ce compris la maintenance du matériel roulant y affecté;

2° l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure, laquelle se définit comme étant l'ensemble des équipements de voie, de signalisation, d'alimentation en courant électrique, ainsi que les terrains où ils se situent, d'une part, et les investissements en matériel roulant affecté au transport intérieur de voyageurs, d'autre part;

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

Article 4

Il appartient à la SNCB d'apprécier sa participation à l'exécution de prestations qui ne relèvent pas des missions de service public imparties par la loi.

La SNCB veille à ce que les activités qui ne relèvent pas des missions de service public, ne portent pas préjudice à la bonne exécution des prestations de missions de service public telles que définies dans le présent contrat de gestion.

**TWEEDE BEHEERSCONTRACT
TUSSEN DE STAAT EN DE NMBS**

Dit beheerscontract wordt gesloten in het kader van de bepalingen van artikel 3 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

Het heeft uitwerking op 01 januari 1997 en neemt een einde op 31 december 2001.

Het preciseert de regels en voorwaarden volgens dewelke de NMBS de haar bij artikel 156 van de genoemde wet toevertrouwde opdrachten van openbare dienst uitvoert.

Het bepaalt het bedrag van de door de Staat verleende financiële bijdragen en compensaties voor de uitvoering van die opdrachten van openbare dienst.

I. PRINCIPES

Artikel 1

De NMBS is een essentieel onderdeel van het Belgische vervoerssysteem.

Ze ziet erop toe dat haar activiteiten stroken met het door de Regering gevoerde vervoer- en mobiliteitsbeleid en tegemoetkomen aan de verplaatsingsbehoeften van de gebruikers.

Ze verbindt zich ertoe alles in het werk te stellen om :

- het op 15 februari 1996 door haar Raad van Bestuur goedgekeurde plan « Doelstelling 2005 », alsook het aanvullend sociaal akkoord, te verwezenlijken en na te leven;

- in dat kader het aantal reizigerskilometers op haar net in binnenlandse dienst alsook het aantal tonkilometers in het gecombineerd vervoer te verhogen.

Artikel 2

De beheers- en directieorganen van de NMBS zijn verantwoordelijk voor de goede benutting van de personeelsmiddelen, de materiële middelen (onroerend en roerend) en de financiële middelen van het Bedrijf.

Ze beheren de activiteiten tegen de laagste kostprijs en streven voortdurend naar een verbetering van de doeltreffendheid en de productiviteit ervan.

Bij de beslissingen van die organen wordt enkel uitgegaan van de belangen van het Bedrijf, binnen het in artikel 1 geschetst algemeen kader.

Ze beheren volgens dezelfde principes de deelnemingen van de NMBS in andere vennootschappen.

Ze zorgen er op zijn minst voor dat niet alleen de eigenlijke spoorwegactiviteiten (zoals bijvoorbeeld het onderhoud van het rollend materieel en de infrastructuur, de besturing en de begeleiding van de treinen), maar ook de activiteiten van logistieke ondersteuning (zoals bijvoorbeeld het administratieve beheer van het personeel, de aankopen en het beheer van de voorraden, het beheer van de gebouwen), binnen het actiegebied van de NMBS behouden blijven, ook in haar nieuwe structuur. In het raam van de tewerkstellingsdoelstelling uit het in artikel 1 bedoelde sociaal akkoord neemt het NMBS-personeel tevens maximaal deel aan de verwezenlijking van de investeringswerken.

Artikel 3

In uitvoering van de haar bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst neemt de NMBS de volgende taken op zich :

1° het binnenlands vervoer van reizigers met de treinen van de gewone dienst, met inbegrip van de instandhouding van het daarvoor ingezette rollend materieel;

2° het verwerven, de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur, die bestaat uit alle uitrustingen van de baan, van de seininrichting, van de voorziening met elektrische stroom, alsook de terreinen waarop ze gelegen zijn, enerzijds, en de investeringen in rollend materieel voor het binnenlands vervoer van reizigers, anderzijds;

3° de prestaties die de NMBS moet leveren voor de behoeften van de Natie.

Artikel 4

De NMBS moet zelf oordelen over haar deelname aan de uitvoering van prestaties die niet tot de bij wet opgelegde opdrachten van openbare dienst behoren.

De NMBS waakt erover dat de activiteiten die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren, geen nadelige invloed hebben op de goede uitvoering van de prestaties van de opdrachten van openbare dienst zoals bepaald in dit beheerscontract.

Pour les activités qui ne relèvent pas des missions de service public, la SNCB détermine l'organisation et le volume des moyens de production, de manière à sauvegarder sa position concurrentielle sur le marché.

En vue d'harmoniser les conditions de concurrence dans lesquelles s'exercent certaines activités de la SNCB qui ne relèvent pas des missions de service public :

- en ce qui concerne les ventes de produits hors taxe (Duty-free) l'Etat met tout en oeuvre pour accorder à la SNCB, en matière de transport international de voyageurs, le même traitement que celui qui est appliqué aux transporteurs aériens;

- en ce qui concerne l'harmonisation du régime et des taux de TVA applicables aux divers modes de transport international de voyageurs, l'Etat s'engage à soutenir les propositions qui seraient formulées par la Commission Européenne;

- l'Etat veille à assurer un contrôle effectif du respect des obligations en matière de temps de travail et de temps de repos applicables dans le domaine du transport routier ainsi que dans l'ensemble des transports terrestres.

Article 5

La SNCB mène une politique de gestion de ses ressources humaines et financières ainsi que de maintenance de ses équipements (infrastructure et matériel roulant) de façon à garantir à long terme la poursuite normale de ses missions de service public à un niveau élevé de qualité, d'une part, et de façon à garantir le rôle attendu et voulu par elle pour contribuer à la mise en oeuvre d'une politique de mobilité durable, d'autre part.

Dans ce contexte, la SNCB organise, en particulier, la maintenance et l'entretien de son matériel roulant, de manière à pouvoir disposer d'un parc opérationnel aussi important que possible afin de satisfaire au mieux les besoins de sa clientèle.

De son côté, l'Etat fournit à la SNCB les moyens financiers permettant à celle-ci de mener à bien cette politique de gestion pour ses missions de service public.

Article 6

La restructuration de l'organisation interne de la SNCB prévue par le plan "Objectif 2005" est effectuée de manière à ce que soit respectée l'unicité de l'Entreprise et que prévale l'intérêt global de celle-ci considérée dans son ensemble.

L'unicité de l'entreprise constitue un des fondements de la nouvelle structure et est non seulement une notion juridique, mais également une notion économique visant le maintien des activités au sein de la SNCB.

La SNCB continuera à exercer elle-même les activités de transporteur ferroviaire et celles de gestionnaire de l'infrastructure (ce qui, par ailleurs, est inscrit dans l'arrêté royal du 05 février 1997 exécutant la Directive 91/440/CEE). Elle bénéficiera donc des atouts procurés par la synergie de ces deux grandes activités au sein d'une même entreprise.

Article 7

Sans préjudice des apports de terrains à la Financière TGV, la SNCB décide librement de l'utilisation et de l'aliénation des immobilisations corporelles et incorporelles qui ne sont pas nécessaires à l'exercice de ses missions de service public.

A concurrence du produit financier net de ces aliénations, la SNCB s'engage à réaliser des investissements permettant une extension de capacité et/ou une rationalisation de l'exploitation, avec comme priorités la réserve d'investissements, le tunnel Schuman-Josaphat et les investissements repris au plan d'investissement.

Article 8

Dans le respect des dispositions comptables et légales, la SNCB détermine les règles d'évaluation qui président à l'établissement de ses comptes annuels.

II. TRANSPORT INTERIEUR DE VOYAGEURS ASSURE PAR LES TRAINS DU SERVICE ORDINAIRE

Article 9

Le réseau des lignes ferroviaires affectées au transport intérieur de voyageurs figure en annexe 1.

Il comporte des gares à statut "intervilles" (annexe 2) et des gares ou points d'arrêt à statut "local" (annexe 3).

Voor de activiteiten die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren, bepaalt de NMBS de organisatie en de omvang van de productiemiddelen, derwijze dat ze haar concurrentiepositie op de markt kan vrijwaren.

Met het oog op de harmonisering van de concurrentie-voorwaarden waaronder bepaalde NMBS-activiteiten worden uitgevoerd, die niet tot de opdrachten van openbare dienst behoren :

- stelt de Staat, op het stuk van de verkoop van belastingvrije producten (Duty-free) alles in het werk om de NMBS inzake het internationale reizigersvervoer op dezelfde wijze te behandelen als de luchtvaartmaatschappijen;

- wat betreft de harmonisering van de BTW-regeling en -aanslagvoeten die gelden voor de diverse modi van internationaal reizigersvervoer, verbindt de Staat zich ertoe de voorstellen te steunen die door de Europese Commissie zouden gedaan worden;

- waarborgt de Staat een effectieve controle op de naleving van de verplichtingen inzake arbeids- en rusttijden die gelden op het vlak van het wegvervoer en van alle vervoer over land.

Artikel 5

Bij het beheer van haar menselijke en financiële middelen en bij het onderhoud van haar uitrustingen (infrastructureur en rollend materieel) voert de NMBS een beleid dat erop gericht is enerzijds de normale voortzetting van haar opdrachten van openbare dienst op lange termijn op een hoog kwaliteitsniveau te waarborgen en anderzijds de van haar verwachte en door haar gewenste rol te vervullen om bij te dragen tot de uitbouw van een duurzaam mobiliteitsbeleid.

In die context organiseert de NMBS in het bijzonder de instandhouding en het onderhoud van haar rollend materieel, derwijze dat ze kan beschikken over een zo groot mogelijk operationeel park om zo goed mogelijk te kunnen beantwoorden aan de behoeften van haar klanten.

De Staat van zijn kant verstrekt aan de NMBS de financiële middelen die haar in staat stellen dit beheersbeleid voor haar opdrachten van openbare dienst tot een goed einde te brengen.

Artikel 6

De herstructurering van de interne organisatie van de NMBS, waarin is voorzien door het plan « Doelstelling 2005 », wordt zo uitgevoerd dat de eenheid van het Bedrijf gerespecteerd wordt en dat het globale belang van het Bedrijf als geheel de voorrang behoudt.

De eenheid van het bedrijf is een van de grondslagen van de nieuwe structuur en is niet slechts een rechtskundig begrip, maar ook een economisch begrip met als doel de activiteiten binnen de NMBS te behouden.

De NMBS blijft zelf de activiteiten van spoorwegvervoerder en die van infrastructuurbeheerder uitoefenen (wat trouwens bepaald is in het Koninklijk Besluit van 05 februari 1997 tot uitvoering van Richtlijn 91/440/CEE). Ze beschikt dus over de troeven die voortvloeien uit de synergie van die twee grote activiteiten binnen hetzelfde bedrijf.

Artikel 7

Onverminderd de inbreng van terreinen in HST-Fin, beslist de NMBS vrij over het gebruik en de vervreemding van de materiële en immateriële vaste activa die niet noodzakelijk zijn voor de uitoefening van haar opdrachten van openbare dienst.

Ten belope van de netto financiële opbrengst van deze vervreemdingen verbindt de NMBS zich ertoe investeringen uit te voeren die een capaciteitsuitbreiding en/of een rationalisatie van de exploitatie mogelijk maken, met als prioriteiten de investeringsreserve, de tunnel Schuman-Josaphat en de in het investeringsplan opgenomen investeringen.

Artikel 8.

Met naleving van de boekhoudkundige en wettelijke bepalingen legt de NMBS de waarderingsregels vast die ten grondslag liggen aan de opstelling van haar jaarrekeningen.

II. BINNENLANDS VERVOER VAN REIZIGERS MET DE TREINEN VAN DE GEWONE DIENST

Artikel 9

Het net van de spoorlijnen die voor het binnenlands vervoer van reizigers dienen, is weergegeven in bijlage 1.

Het omvat de stations met "interstedelijk" statuut (bijlage 2) en de stations of stopplaatsen met "lokaal" statuut (bijlage 3).

Article 10

Pour couvrir les besoins de transport intérieur de voyageurs, la SNCB met en oeuvre des trains du service ordinaire se répartissant en quatre catégories :

1° des trains assurant des relations intervilles de façon cadencée et rapide, au moins entre les gares ayant un statut "intervilles";

2° des trains assurant des relations locales et desservant régulièrement les gares ou points d'arrêt ayant un statut "local";

3° des trains de pointe ou de renfort circulant en complément et/ou en supplément des trains des deux premières catégories;

4° des trains touristiques programmés ou organisés pour faire face aux besoins saisonniers.

En cas d'incident, de travaux ou, plus généralement, de force majeure, le transport intérieur de voyageurs peut temporairement être assuré par des autobus.

Article 11

Pour l'ensemble de l'offre en trains ordinaires, la SNCB garantit, en 1997, une production journalière de :

- 190.000 trains-kilomètres chaque jour ouvrable;
- 100.000 trains-kilomètres chaque jour non ouvrable.

Article 12

Sur tous les tronçons du réseau repris à l'annexe 4, reliant des gares à statut "intervilles", la SNCB garantit la mise en oeuvre d'au moins 16 relations de trains intervilles par jour et par sens de trafic tous les jours ouvrables.

En outre, elle garantit, en 1997, la production journalière d'au moins 80.000 trains-kilomètres assurant des relations intervilles les jours ouvrables et d'au moins 55.000 trains-kilomètres en moyenne annuelle par jour non ouvrable.

Article 13

En 1997, la SNCB garantit la production journalière d'au moins :

1° 62.500 trains-kilomètres assurant des relations locales ou le complément des relations "intervilles" les jours ouvrables et 30.000 trains-kilomètres en moyenne annuelle par jour non ouvrable;

2° 22.500 trains-kilomètres assurant des dessertes de pointe ou de renfort les jours ouvrables (sauf les jours ouvrables de faible fréquentation).

Cette production minimale de 22.500 trains-kilomètres peut être réduite de 7.500 trains-kilomètres au maximum, pour autant que le nombre de trains-kilomètres visé à l'article 12 soit augmenté d'une quantité au moins égale.

Chaque jour ouvrable, elle garantit également la desserte des gares et points d'arrêt à statut "local" par 4 trains au moins dans chaque sens.

Article 14

Les productions journalières et les relations définies aux articles 11, 12 et 13, sont des minima garantis pour la durée du présent contrat de gestion.

De même, les points desservis, répertoriés aux annexes 2 et 3, ne pourront faire l'objet d'une suppression, sans l'accord du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions. Le dossier présenté au Ministre sera accompagné de l'avis préalable du Comité Consultatif des Usagers.

Cette disposition n'exclut pas la possibilité d'ouvrir de nouveaux arrêts au regard de l'évolution socio-économique des localités.

En ce qui concerne les services offerts pendant le week-end, la SNCB peut moduler sa production en fonction des besoins spécifiques du samedi et du dimanche ainsi que des plages horaires concernées.

Article 15

La SNCB établit un plan de transport qui comporte :

- une analyse du besoin de mobilité à rencontrer par le mode ferroviaire, compte tenu des objectifs décrits à l'article 16, 2e tiret;
- les hypothèses retenues en matière de travaux, de nouvelles infrastructures et de disponibilité de matériel roulant;

Artikel 10

Om aan de behoeften inzake binnenlands vervoer van reizigers te voldoen, gebruikt de NMBS treinen van de gewone dienst, verdeeld in vier categorieën :

1° treinen die interstedelijke verbindingen verzekeren op klokvast en snelle wijze, ten minste tussen de stations met een "interstedelijk" statuut;

2° treinen die lokale verbindingen verzekeren en regelmatig de stations of de stopplaatsen met een "lokaal" statuut bedienen;

3° piekuur- of versterkingstreinen, die als aanvullende en/of bijkomende trein rijden naast de treinen van de eerste twee categorieën;

4° toeristische treinen, die geprogrammeerd of georganiseerd worden om de seizoensgebonden behoeften op te vangen.

Bij incidenten, werken of, meer algemeen, overmacht, mag het binnenlands vervoer van reizigers tijdelijk met autobussen gebeuren.

Artikel 11

Voor het volledige aanbod van gewone treinen, waarborgt de NMBS in 1997 een dagelijkse productie van :

- 190 000 treinkilometers iedere werkdag;
- 100 000 treinkilometers iedere andere dag.

Artikel 12

Op alle baanvakken van het net die zijn opgenomen in bijlage 4, tussen stations met "interstedelijk" statuut, waarborgt de NMBS dat er ten minste 16 verbindingen van interstedelijke treinen per dag en per rijrichting verzekerd worden op alle werkdagen.

Ze waarborgt in 1997 bovendien de dagelijkse productie van minstens 80 000 treinkilometers voor interstedelijke verbindingen op werkdagen en van gemiddeld over het jaar bekeken minstens 55 000 treinkilometers per niet-werkdag.

Artikel 13

In 1997 waarborgt de NMBS de dagelijkse productie van minstens :

1° 62 500 treinkilometers voor lokale verbindingen of de aanvullende treinen bij de interstedelijke verbindingen op werkdagen, en gemiddeld over het jaar bekeken 30 000 treinkilometers per niet-werkdag;

2° 22 500 treinkilometers voor de piekuur- of versterkingsbedieningen op werkdagen (behalve op werkdagen met geringe gebruiksfrequentie).

Deze minimumproductie van 22 500 treinkilometers mag met hoogstens 7 500 treinkilometers verminderd worden, voor zover het in artikel 12 bedoeld aantal treinkilometers met een minstens gelijke hoeveelheid wordt verhoogd.

Elke werkdag waarborgt ze ook de bediening van de stations en de stopplaatsen met « lokaal » statuut met minstens 4 treinen in elke richting.

Artikel 14

De in de artikelen 11, 12 en 13 bepaalde dagelijkse productiecijfers en verbindingen zijn gewaarborgde minima voor de duur van dit beheerscontract.

Evenzo mag geen enkel van de in bijlagen 2 en 3 opgesomde bediende punten worden geschrapt zonder het akkoord van de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorwegvervoer behoort. Het aan de Minister voorgelegd dossier zal vergezeld zijn van het voorafgaand advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers.

Deze maatregel sluit de mogelijkheid niet uit om nieuwe haltes te openen, rekening houdend met de sociaal-economische evolutie in de betrokken gemeenten.

De NMBS mag voor de tijdens het weekend aangeboden diensten haar productie moduleren volgens de specifieke behoeften van de zaterdag en de zondag alsook van de betrokken dienstregelingperiodes.

Artikel 15

De NMBS stelt een vervoerplan op dat de volgende elementen omvat :

- een analyse van de mobiliteitsbehoeften waaraan door het spoorvervoer moet worden tegemoetgekomen, rekening houdend met de doelstellingen van artikel 16, 2e streepje;
- de weerhouden hypothesen inzake werken, nieuwe infrastructuur en beschikbaarheid van rollend materieel;

- par type de trains et par liaison :

a) pour les trains circulant selon un horaire cadencé : la cadence, la plage horaire desservie, le nombre de trains par jour et le nombre de trains-kilomètres ainsi produits;

b) pour les trains circulant selon un horaire non cadencé : les plages horaires desservies, le nombre de trains par plage horaire et le nombre de trains-kilomètres ainsi produits;

- un rapport décrivant la manière dont l'offre répond à la demande de mobilité sus-visée et s'adapte au cadre social, économique et géographique du pays.

Les informations fournies dans le plan de transport, notamment concernant le nombre de trains-kilomètres produits par type de trains et par liaison, seront cohérentes avec les productions définies aux articles 11, 12 et 13.

Article 16

Le plan de transport répond aux conditions suivantes :

- respecter l'offre minimale définie aux articles 11, 12 et 13;

- rencontrer le besoin de mobilité en recherchant concurremment la maximalisation du nombre de voyageurs-kilomètres transportés et la mise en oeuvre d'un service assurant un minimum approprié d'accessibilité, par un moyen de transport collectif, au départ et à destination de toutes les zones du pays desservies par le réseau de chemins de fer;

- veiller à développer une offre attractive pour organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ou l'école, principalement vers les grandes villes du pays, et les déplacements de masse à destination des régions touristiques du pays;

- s'attacher à renforcer les actions de collaboration et de coordination avec les sociétés régionales de transport en commun et les autres autorités compétentes;

- assurer la complémentarité avec tous les moyens de transport de personnes, à savoir : le vélo, la voiture automobile, le taxi et l'avion;

- intégrer de manière optimale les plans de transport relatifs aux trains du service intérieur et aux trains du service international, et en particulier les trains à grande vitesse;

- optimiser les temps de correspondance train/train;

- tenir compte des caractéristiques d'attractivité des localités et de l'évolution de la réalité économique pour assurer, dans la mesure où la cohérence du réseau le permet, une desserte, soit de type "intervilles", soit de type "local" aux gares ou points d'arrêt dont la fréquentation justifie une telle desserte.

Article 17

Pour le 1^{er} septembre 1997 au plus tard, la SNCB présente un nouveau plan de transport à l'administration compétente pour le transport ferroviaire.

Ce plan de transport aura notamment pour objectif d'augmenter d'au moins 2 % l'offre actuellement programmée les jours ouvrables pour les trains ordinaires.

L'administration compétente pour le transport ferroviaire donne son avis sur le plan de transport, ainsi que sur toute réduction, dans les soixante jours calendrier à dater de sa réception. Son examen porte sur la conformité avec les dispositions du présent contrat de gestion et de sa cohérence avec le plan d'investissement et le plan "Objectif 2005".

Le Commissaire du Gouvernement fait part à la SNCB de l'avis de l'Etat, représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions.

Une absence d'avis notifié à la SNCB, dans le délai requis de soixante jours calendrier, vaut avis positif. En cas d'avis négatif, la SNCB et l'Etat se concertent.

Article 18

Dans le respect des législations fédérale et régionales concernées, lorsque les 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 en cette matière, elle présente préalablement à l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) un rapport circonstancié et probant accompagné de l'avis préalable du Comité Consultatif des Usagers.

- per type van trein en per verbinding :

a) voor de treinen met een klok vaste dienstregeling : de vaste tijden, de bediende dienstregelingsperiode, het aantal treinen per dag en het aantal treinkilometers dat op die manier wordt geproduceerd;

b) voor de treinen met een niet-klok vaste dienstregeling : de bediende dienstregelingsperiodes, het aantal treinen per dienstregelingsperiode en het aantal treinkilometers dat op die manier wordt geproduceerd;

- een verslag dat de wijze beschrijft waarop het aanbod beantwoordt aan de hierboven bedoelde mobiliteitsvraag en hoe het zich aanpast aan het sociale, economische en geografische kader van het land.

De informatie in het vervoerplan, met name betreffende het aantal treinkilometers dat geproduceerd wordt per type van trein en per verbinding, moet stroken met de in de artikelen 11, 12 en 13 bepaalde productiecijfers.

Artikel 16

Het vervoerplan beantwoordt aan de volgende voorwaarden :

- het respecteert het in de artikelen 11, 12 en 13 bepaalde minimum-aanbod;

- het beantwoordt aan de mobiliteitsbehoefte door terzelfder tijd te streven naar maximalisatie van het aantal vervoerde reizigerskilometers en naar verwezenlijking van een dienst die een adequaat minimum aan bereikbaarheid verzekert, met een collectief vervoermiddel, van en naar alle zones van het land die bediend worden door het spoorwegnet;

- het zorgt voor de ontwikkeling van een aantrekkelijk aanbod om de verplaatsingen tussen de woon- en de werkplaats of de school, vooral naar de grote steden van het land, en de massale verplaatsingen naar de toeristische streken van het land te organiseren;

- het beoogt de versterking van de samenwerking en coördinatie met de gewestelijke maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer en met de andere bevoegde overheden;

- het voorziet in de complementariteit met alle middelen voor personenvervoer : fiets, auto, taxi en vliegtuig;

- het integreert op een optimale manier de vervoerplannen van de treinen van de binnenlandse en van de internationale dienst, en in het bijzonder van de hogesnelheidstreinen;

- het optimaliseert de aansluitingstijden trein/trein;

- het houdt rekening met de karakteristieken als aantrekkingspool van de betrokken gemeenten en met de evolutie van de economische realiteit om, in de mate dat de coherentie van het net zulks toelaat, voor een « interstedelijke » of een « lokale » bediening te zorgen in de stations of de stopplaatsen waarvan de gebruiksfrequentie een dergelijke bediening rechtvaardigt.

Artikel 17

Tegen uiterlijk 1 september 1997 dient de NMBS een nieuw vervoerplan in bij het Bestuur dat bevoegd is voor het spoorwegvervoer.

Dat vervoerplan moet er onder meer op gericht zijn om op werkdagen het momenteel geprogrammeerde aanbod van de gewone treinen minstens met 2 % te verhogen.

Het Bestuur dat bevoegd is voor het spoorwegvervoer geeft zijn advies over het vervoerplan en over elke vermindering, binnen zestig kalenderdagen na de ontvangst ervan. Het onderzoek van het vervoerplan betreft de overeenstemming ervan met de bepalingen van dit beheerscontract en de coherentie ervan met het investeringsplan en het plan « Doelstelling 2005 ».

De Regeringscommissaris brengt de NMBS op de hoogte van het advies van de Staat, vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorwegvervoer behoort.

Bij gebrek aan kennisgeving van een advies aan de NMBS binnen de vereiste termijn van zestig kalenderdagen wordt het advies als positief beschouwd. Bij negatief advies plegen de NMBS en de Staat overleg.

Artikel 18

Mits naleving van de desbetreffende federale en gewestelijke wettelijke bepalingen, en wanneer de economische criteria op lange termijn zulks 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 op dat gebied zou nemen, moet ze vooraf aan de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) een omstandig en afdoend verslag voorleggen, vergezeld van het voorafgaand advies van het Raadgevend Comité van de Gebruikers.

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

Article 19

1° Dans le cadre de l'Accord de coopération du 15 septembre 1993 entre le Gouvernement fédéral et le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, et en application du protocole d'accord conclu le 6 juin 1991 entre le Ministre des Communications, d'une part, et le Président et le Membre du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale chargé des Travaux publics et des Communications, l'offre ferroviaire expérimentée sur la ligne 26 durant les jours ouvrables est prolongée pendant la durée du présent contrat de gestion.

Elle consiste en :

- trois trains navette/heure entre Hal (Huizingen) et Vilvorde dont une liaison "en tiroir" desservant Etterbeek, sans rupture de charge;

- un train par heure entre Braine l'Alleud (ligne 124) et Alost (ligne 50) empruntant la ligne 26 sur le tronçon Saint-Job - Boondaal et assurant la desserte d'Etterbeek, Quartier Léopold et Schuman en empruntant la ligne 161.

2° La SNCB entreprend, seule ou en collaboration, les études relatives au renforcement de la desserte ferroviaire dans et autour des grandes agglomérations afin d'apporter une réponse valable aux problèmes de mobilité qu'elles connaissent.

Toute réalisation est subordonnée à un accord technique préalable avec les Régions concernées sur les normes, notamment acoustiques, à respecter en matière de protection de l'environnement.

La SNCB participe à l'étude et, le cas échéant, à la réalisation du projet de réseau express régional pour la desserte de Bruxelles et de sa grande périphérie en ayant égard à la nécessité :

- d'un accord sur l'ensemble du projet entre toutes les Autorités concernées, y compris un accord sur la délivrance des permis de bâtir dans les trois Régions pour les travaux d'infrastructure nécessaires;

- d'un accord sur la collaboration entre les sociétés de transport participantes et sur la forme juridique dans laquelle l'exploitation RER sera assurée;

- d'une clarté totale sur l'impact budgétaire et les sources de financement du projet aux niveaux tant des investissements que de l'exploitation;

- de garanties que le trafic suburbain ne soit développé ni au détriment du trafic interville, ni du trafic international, compte tenu, principalement, des limitations de la capacité de la jonction Nord-Midi;

- de mesures visant une utilisation plus rationnelle de la voiture automobile.

Article 20

La SNCB tient des comptes distincts permettant d'établir le compte de résultat du transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire.

La SNCB établira, avant le 30 avril de chaque année, le compte de résultat de l'année précédente, présenté selon le modèle repris à l'annexe 5.

III. ACQUISITION, CONSTRUCTION, ENTRETIEN, GESTION ET EXPLOITATION DE L'INFRASTRUCTURE ET INVESTISSEMENTS EN MATERIEL ROULANT

Article 21

La SNCB s'engage à réaliser les investissements ferroviaires programmés sur la base du plan décennal 1996-2005 arrêté par le Conseil d'Administration de la SNCB du 24 juin 1996, approuvé par le Conseil des Ministres selon les termes de sa décision du 05 juillet 1996, qui prévoit, notamment, une réserve pour investissements et devant être actualisé dans le courant de l'année 2000.

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

Artikel 19

1° In het kader van het Samenwerkingsakkoord van 15 september 1993 tussen de Federale Regering en de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, en bij toepassing van het protocol-akkoord van 6 juni 1991 tussen enerzijds de Minister van Verkeerswezen, en anderzijds de Voorzitter en het Lid van de Regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest belast met Openbare Werken en Verkeerswezen, wordt het als experiment op lijn 26 verzekerd spooraanbod op werkdagen verlengd zolang dit beheerscontract loopt.

Dat spooraanbod bestaat uit :

- drie pendeltreinen per uur tussen Halle (Huizingen) en Vilvoorde waarvan er één als verbindingsuitloper Etterbeek bedient, zonder overstap;

- één trein per uur tussen Eigenbrakel (lijn 124) en Aalst (lijn 50) die via lijn 26 rijdt op het baanvak Sint-Job - Boondaal, en die Etterbeek, Leopoldswijk en Schuman bedient via lijn 161.

2° De NMBS onderneemt, alleen of in samenwerking, de studies over de versterking van de spoorbediening in en rond de grote agglomeraties om een degelijk antwoord te verschaffen op de mobiliteitsproblemen die deze ondervinden.

Voor elke verwezenlijking is een voorafgaand technisch akkoord met de betrokken Gewesten vereist over de na te leven milieunormen, onder meer op het stuk van geluidhinder.

De NMBS neemt deel aan de studie en desgevallend aan de verwezenlijking van het project van gewestelijk expresnet voor de bediening van Brussel en de grote periferie. Daarbij houdt de NMBS rekening met de noodzaak van :

- een akkoord over het gehele project tussen alle betrokken overheden, met inbegrip van een akkoord over het afleveren van de bouwvergunningen in de drie Gewesten voor de noodzakelijke infrastructuurwerken;

- een akkoord over de samenwerking tussen de deelnemende vervoermaatschappijen en de juridische vorm waarin de exploitatie van het GEN zal gebeuren;

- een volkomen duidelijk beeld van de budgettaire impact en de financieringsbronnen van het project, zowel wat investeringen als wat exploitatie betreft;

- waarborgen dat de ontwikkeling van het voorstadsverkeer niet ten koste gaat van het interstedelijk verkeer noch van het internationaal verkeer, hoofdzakelijk rekening houdend met de beperkte capaciteit van de Noord-Zuidverbinding;

- maatregelen met het oog op een rationeler gebruik van de auto.

Artikel 20

De NMBS houdt afzonderlijke rekeningen waarmee de resultatenrekening van het binnenlands vervoer van reizigers met de treinen van de gewone dienst kan worden opgesteld.

De NMBS moet vóór 30 april van elk jaar de resultatenrekening van het voorgaande jaar opmaken. Die rekening wordt voorgelegd volgens het model van bijlage 5.

III. VERWERVING, AANLEG, ONDERHOUD, BEHEER EN EXPLOITATIE VAN DE INFRASTRUCTUUR EN INVESTERINGEN IN ROLLEND MATERIEEL

Artikel 21

De NMBS verbindt zich tot de uitvoering van de spoorweginvesteringen die geprogrammeerd zijn op basis van het tienjarenplan 1996-2005, zoals het is vastgelegd door de Raad van Bestuur van de NMBS van 24 juni 1996 en goedgekeurd door de Ministerraad volgens de termen van zijn besluit van 05 juli 1996, dat onder meer in een reserve voor investeringen voorziet en dat in de loop van het jaar 2000 moet worden geactualiseerd.

A ce titre, le plan décennal et ses adaptations ultérieures font partie intégrante du présent contrat de gestion.

En particulier, la SNCB s'engage :

- à tout mettre en oeuvre pour réaliser la totalité du réseau TGV sur le territoire belge, de frontière à frontière, au plus tard au début de l'année 2006 et à réaliser les tâches qui lui sont confiées par le présent contrat de gestion quant à l'exécution des articles 2, 3, 5 et 7 du Traité signé le 21 décembre 1996 avec les Pays-Bas concernant la construction d'une liaison ferroviaire pour trains à grande vitesse entre Rotterdam et Anvers.

- à réaliser, notamment par le biais de contrats de location ou de location-vente, le programme d'acquisition et de transformation de matériel roulant contenu dans le plan décennal 1996-2005.

Article 22

Avant le 30 avril de chaque année, le Conseil d'Administration de la SNCB informe l'Etat (représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions) sur l'état d'exécution du plan décennal en ce qui concerne l'année écoulée, ainsi que sur la période déjà couverte du plan.

Ce rapport mentionne :

- l'affectation des moyens financiers;
- l'évolution de l'exécution du programme conformément à l'annexe 6;
- l'impact éventuel sur la réalisation du plan décennal;
- la répartition régionale.

Article 23

La SNCB doit, avant le 30 avril de chaque année, procéder à une réévaluation des montants figurant au tableau constituant l'annexe 6.

Lorsque cette réévaluation fait apparaître une modification substantielle de montants figurant à cette annexe, le tableau réévalué doit être soumis, pour approbation, par le Conseil d'Administration, au Ministre qui a le transport ferroviaire dans ses attributions.

Constitue une modification substantielle, tout écart de plus de 20 %, par ligne du tableau figurant à l'annexe 6, entre :

a) la somme des prévisions réactualisées pour l'année où a lieu la réactualisation, pour les années antérieures couvertes par le plan d'investissement et pour les deux années postérieures,

et,

b) la somme des prévisions figurant pour les années visées au a), dans le tableau initial de l'annexe 6 ou dans le dernier tableau modificatif approuvé par l'Etat en vertu du présent article.

Les montants à prendre en considération sont exprimés en francs de 1994.

Article 24

La SNCB informe annuellement l'Etat (représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions) du contenu du programme annuel de tous les investissements ferroviaires, ceci quel que soit le mode de financement. Cette information a lieu avant le 15 novembre de l'année précédant celle sur laquelle porte le programme.

Article 25

Chaque programme annuel d'investissements ferroviaires financé à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure est soumis, pour approbation, à l'Etat (représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions), avant le 15 novembre de l'année précédant celle sur laquelle porte le programme.

L'Etat dispose d'un délai de quarante cinq jours calendrier pour faire connaître sa position. Passé ce délai, le programme soumis à l'Etat est considéré comme étant accepté.

Lorsque la SNCB s'engage conventionnellement vis-à-vis d'un tiers autre que l'exécutant d'un marché à réaliser des investissements pour un montant supérieur à 100 millions à charge de la SNCB et, lorsque ces investissements ne sont pas inscrits pour leur totalité dans un programme annuel visé à l'alinéa 1^{er}, les dispositions conventionnelles relatives à ces investissements sont soumises, pour avis et avant signature de la convention, à l'administration compétente pour le transport ferroviaire.

Une absence d'avis notifié à la SNCB, dans le délai requis de quarante-cinq jours calendrier, vaut avis positif.

Uit dien hoofde maken het tienjarenplan en zijn latere aanpassingen integraal deel uit van dit beheerscontract.

De NMBS verbindt er zich in het bijzonder toe :

- om alles in het werk te stellen om het volledige HST-net op Belgisch grondgebied van grens tot grens te verwezenlijken, en dat uiterlijk tegen begin 2006, en om de opdrachten te verwezenlijken die haar krachtens dit beheerscontract toevertrouwd worden wat de uitvoering betreft van de artikelen 2, 3, 5 en 7 van het Verdrag gesloten op 21 december 1996 met Nederland over de aanleg van een spoorverbinding voor hogesnelheidstreinen tussen Antwerpen en Rotterdam;

- om, onder meer via huur- of leasingcontracten, het in het tienjarenplan 1996-2005 opgenomen programma voor het verwerven en ombouwen van rollend materieel te verwezenlijken.

Artikel 22

Vóór 30 april van elk jaar informeert de Raad van Bestuur van de NMBS de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorwegvervoer behoort) over de stand van uitvoering van het tienjarenplan wat betreft het afgelopen jaar en over de al voorbijgeperiode die gedekt wordt door het plan.

Het verslag vermeldt :

- de besteding van de financiële middelen;
- de evolutie van de uitvoering van het programma overeenkomstig bijlage 6;
- de eventuele impact op de verwezenlijking van het tienjarenplan;
- de gewestelijke verdeling.

Artikel 23

Vóór 30 april van elk jaar moet de NMBS een nieuwe evaluatie maken van de bedragen in de tabel van bijlage 6.

Als uit die herevaluatie blijkt dat sommige bedragen in die bijlage substantieel zijn gewijzigd, moet de Raad van Bestuur de geherevaluerde tabel ter goedkeuring voorleggen aan de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorwegvervoer behoort.

Met substantiële wijziging wordt bedoeld : elke afwijking van meer dan 20 %, per lijn van de tabel in bijlage 6, tussen :

a) de som van de geheractualiseerde ramingen voor het jaar waarin de heractualisatie plaatsheeft, voor de door het investeringsplan gedekte voorgaande jaren en voor de twee volgende jaren,

en

b) de som van de ramingen voor de in a) bedoelde jaren, in de oorspronkelijke tabel van bijlage 6 of in de laatste wijzigingstabel die krachtens dit artikel is goedgekeurd door de Staat.

De bedragen waarmee moet worden rekening gehouden, zijn uitgedrukt in franken van 1994.

Artikel 24

De NMBS informeert de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorwegvervoer behoort) jaarlijks over de inhoud van het jaarprogramma van alle spoorweginvesteringen, ongeacht de financieringswijze. Deze informatie wordt verstrekt vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop het programma betrekking heeft.

Artikel 25

Elk jaarprogramma van spoorweginvesteringen dat via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur wordt gefinancierd, wordt ter goedkeuring voorgelegd aan de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorwegvervoer behoort), vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop het programma betrekking heeft.

De Staat beschikt over een termijn van vijftien kalenderdagen om zijn standpunt kenbaar te maken. Als die termijn verstreken is, wordt het aan de Staat voorgelegde programma als aanvaard beschouwd.

Wanneer de NMBS zich bij overeenkomst verbindt ten opzichte van een derde, die geen uitvoerder van een opdracht is, om investeringen te verwezenlijken die de 100 miljoen ten laste van de NMBS overtreffen en wanneer deze investeringen niet voor hun totaliteit ingeschreven zijn in een jaarprogramma zoals bedoeld in alinea 1, worden de in de overeenkomst opgenomen bepalingen betreffende die investeringen vóór de ondertekening van de overeenkomst voor advies voorgelegd aan het Bestuur dat bevoegd is voor het spoorwegvervoer.

Bij gebrek aan kennisgeving van een advies aan de NMBS binnen de vereiste termijn van vijftien kalenderdagen, wordt het advies als positief beschouwd.

En cas d'avis négatif, l'administration qui est compétente pour le transport ferroviaire et la SNCB se concertent et dégagent une solution de consensus.

Article 26

Du point de vue formel, les programmes annuels d'investissements sont présentés par la SNCB à l'Etat (représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions) conformément à l'annexe 7. Cette annexe définit également la procédure de traitement et de contrôle des dossiers d'investissements financés à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure et régit les amendements mineurs apportés au plan décennal.

Article 27

La SNCB évalue tous ses investissements aux coûts complets.

Ceux-ci sont déterminés conformément à la méthode reprise à l'annexe 8.

Article 28

En sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure au sens de la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires du 29 juillet 1991, la SNCB assume, sous sa responsabilité, les tâches de service public concernant l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Elle s'assure de cette manière que l'ensemble du réseau ouvert à une exploitation normale, répond à un niveau de sécurité adéquat.

Les décisions prises par la SNCB en cette matière ne portent pas préjudice au pouvoir de contrôle et d'intervention du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions ou de son délégué dans le domaine de la sécurité, en vertu de l'article 2 de l'arrêté royal du 05 février 1997 exécutant la directive 91/440/CEE précitée.

Par dérogation à l'alinéa premier, la SNCB n'est pas reconnue comme gestionnaire de l'infrastructure des lignes désaffectées et utilisées par des tiers à des fins touristiques pour y faire circuler des véhicules ferroviaires (lignes-musées).

Les Communautés, les Régions ou les Provinces obtiennent de la SNCB, à leur demande, un droit d'usage des lignes désaffectées qu'elles utilisent ou laissent utiliser par un tiers à des fins touristiques, pour faire circuler des véhicules ferroviaires, à condition de prendre en charge le maintien, dans un état de sécurité adéquat, de ces lignes, voies, signalisations, ouvrages d'art, abords, passages à niveau, etc., sous réserve des obligations incombant à des tiers en cette matière. Dans ce cadre, à la demande des Communautés, des Régions, des Provinces ou de leurs délégués, la SNCB fournit un avis sur les normes de sécurité à respecter.

La SNCB peut mettre fin à toute autorisation existante à la date d'application du présent contrat de gestion si dans les 2 années de sa publication un droit d'usage n'a pas été accordé à une Communauté, à une Région ou à une Province pour la ligne concernée.

Pendant la période de maximum deux ans qui précède la reprise par une Communauté, une Région ou une Province la SNCB procède à des contrôles relatifs à l'application des normes de sécurité visées à l'alinéa 4. Le cas échéant, la SNCB notifie au titulaire du droit d'usage qu'il y a lieu de mettre fin, pour des raisons impératives de sécurité, à l'utilisation d'une ligne désaffectée à destination touristique pour y faire circuler des véhicules ferroviaires.

Article 29

La SNCB tient des comptes distincts permettant d'établir le compte de résultat de la mission d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure.

La SNCB établira, avant le 30 avril de chaque année, le compte de résultat de l'année précédente, présenté selon le modèle repris à l'annexe 9.

IV. PRESTATIONS A FOURNIR PAR LA SNCB POUR LES BESOINS DE LA NATION

Article 30

La SNCB est tenue de fournir les prestations suivantes :

1° les transports de personnes ou de choses imposés par les départements ministériels; ces prestations donnent lieu à la passation de conventions entre la SNCB et les départements ministériels concer-

Bij negatief advies pleegt het Bestuur dat bevoegd is voor het spoorwegvervoer overleg met de NMBS om samen tot een consensusoplossing te komen.

Artikel 26

In formeel opzicht worden de jaarlijkse investeringsprogramma's door de NMBS aan de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorvervoer behoort) voorgelegd overeenkomstig bijlage 7. Die bijlage definieert eveneens de procedure voor de behandeling en de controle van de via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur gefinancierde investeringsdossiers en bepaalt hoe de kleine wijzigingen aan het tienjarenplan kunnen gebeuren.

Artikel 27

De NMBS evalueert alle investeringen op basis van de volledige kosten.

Die worden overeenkomstig de in bijlage 8 opgegeven methode bepaald.

Artikel 28

Als beheerder van de infrastructuur in de zin van de richtlijn 91/440/EEG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap, neemt de NMBS, onder haar verantwoordelijkheid, de opdrachten van openbare dienst op zich in verband met het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur. Op die manier verzekert ze zich ervan dat het hele net dat open staat voor een normale exploitatie, beantwoordt aan een adequaat veiligheidsniveau.

De beslissingen van de NMBS terzake doen geen afbreuk aan de controle- en interventiebevoegdheid van de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorwegvervoer behoort of van zijn afgevaardigde op het gebied van de veiligheid, krachtens artikel 2 van het koninklijk besluit van 05 februari 1997 tot uitvoering van de voornoemde richtlijn 91/440/EEG.

In afwijking van alinea 1 wordt de NMBS niet erkend als beheerder van de infrastructuur van de buiten dienst gestelde lijnen die door derden voor toeristische doeleinden worden gebruikt om er spoorvoertuigen op te laten rijden (museumlijnen).

Op hun verzoek, bekomen de Gemeenschappen, de Gewesten of de Provincies van de NMBS een recht van gebruik van de buiten dienst gestelde lijnen die ze zelf gebruiken of door derden laten gebruiken voor toeristische doeleinden, om op die lijnen spoorvoertuigen te laten rijden, op voorwaarde dat ze de instandhouding, op een adequaat veiligheidsniveau, van die lijnen, de sporen, de seininrichting, de kunstwerken, de omgeving, de overwegen, enz., ten laste nemen, onder voorbehoud van de verplichtingen terzake die ten laste zijn van derden. In dat kader en op verzoek van de Gemeenschappen, de Gewesten, de Provincies of hun afgevaardigden geeft de NMBS een advies over de na te leven veiligheidsnormen.

De NMBS kan een einde stellen aan iedere toelating die bestaat op de datum van toepassing van het onderhavige beheerscontract, indien er binnen de 2 jaren na de publicatie ervan geen gebruiksrecht voor de betrokken lijn werd verleend aan een Gemeenschap, aan een Gewest of een Provincie.

Gedurende de periode van maximum twee jaar die voorafgaat aan de overname door een Gemeenschap, een Gewest of een Provincie gaat de NMBS over tot controles met betrekking tot de toepassing van de in alinea 4 bedoelde veiligheidsnormen. Desgevallend geeft de NMBS aan de houder van het gebruiksrecht kennis van het feit dat er om dwingende veiligheidsredenen een einde dient gesteld aan het gebruik van een buiten dienst gestelde lijn voor toeristische doeleinden om er spoorvoertuigen te laten rijden.

Artikel 29

De NMBS houdt afzonderlijke rekeningen waarmee de resultatenrekening van de opdracht van onderhoud, beheer en exploitatie van de infrastructuur kan worden opgesteld.

De NMBS moet vóór 30 april van elk jaar de resultatenrekening van het voorgaande jaar opmaken. Die rekening wordt voorgelegd volgens het model van bijlage 9.

IV. DOOR DE NMBS TE LEVEREN PRESTATIES VOOR DE BEHOEFTE VAN DE NATIE

Artikel 30

De NMBS moet de volgende prestaties leveren :

1° het vervoer van personen of zaken, opgelegd door de ministeriële departementen; voor deze prestaties sluit de NMBS overeenkomsten met de betrokken ministeriële departementen. Deze overeenkomsten

nés. Ces conventions fixent, notamment, la nature et l'importance des prestations à fournir par la SNCB. La SNCB a le droit de revendiquer une compensation financière couvrant tous les coûts qui résultent pour elle de l'exécution de ces prestations.

2° la participation à l'organisation et à l'exécution des contrôles de police, de douane et de sûreté au terminal Transmanche (installations réservées aux voyageurs et au matériel roulant) de Bruxelles-Midi des passagers, ainsi que de leurs bagages, à destination ou en provenance du Royaume-Uni et transitant par le tunnel sous la Manche.

3° les obligations en matière de préparation et de mise en oeuvre de la défense civile et militaire de la Nation résultant des prescriptions légales en la matière, notamment l'arrêté royal du 27 janvier 1959 portant réorganisation de la Commission Interministérielle des Chemins de Fer (CICF).

Ceci implique notamment :

- la non-aliénation des lignes ou des installations devenues sans objet pour couvrir des besoins d'exploitation ferroviaire, mais dont le maintien est imposé par la CICF, ainsi que la réalisation et l'exécution de toute prestation technique sur ces lignes et installations, les frais étant à charge du Ministère de la Défense nationale (application de la Convention Défense nationale - SNCB du 08 novembre 1965 et de ses avenants conclus les 21 août 1972 et 28 octobre 1986);

- la représentation de la Belgique dans les Comités qui, au sein des organisations internationales compétentes en matière de défense (OTAN ou autres), sont chargés d'étudier et d'organiser la coordination des transports ferroviaires sur le plan international;

- la participation active aux exercices civilo-militaires;

- l'existence au sein de la SNCB d'un bureau permanent chargé des problèmes de défense.

4° l'exécution du service des colis postaux internationaux conformément à l'art. 2 § 1^{er} et 3 de l'arrêté royal du 19 décembre 1975 portant réglementation du service postal.

Article 31

Afin de rencontrer le besoin de la Nation que constitue la mise en place d'une infrastructure (voies, chemins de roulement, terminaux, portiques, engins de levage, etc.) propre à assurer le développement du transport combiné de marchandises, en raison de la minimisation des effets externes des transports (la sécurité de la circulation, la congestion routière, la pollution atmosphérique et acoustique, l'utilisation rationnelle de l'énergie, etc.) qu'il induit, l'Etat et la SNCB se concerteront afin de donner une impulsion dans ce domaine. Un premier rapport commun sera établi pour le 31 décembre 1998.

Article 32

Toute autre prestation à fournir par la SNCB pour les besoins de la Nation doit faire l'objet d'un avenant au présent contrat de gestion.

V. RELATIONS FINANCIERES ENTRE L'ETAT ET LA SNCB

a) Tâche de service public relative au transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire.

Article 33

A partir de 1997 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion, l'Etat garantit le versement à la SNCB d'une contribution financière annuelle de 12,8682 milliards BEF (francs 1996), indexée selon le principe repris en annexe 10, point I.

Elle est destinée à couvrir :

- l'offre assurée par des trains du service ordinaire, telle que précisée aux articles 10, 11, 12 et 13;

- les réductions et gratuités imposées par l'Etat en faveur de catégories de bénéficiaires pour des raisons sociales, patriotiques, professionnelles et européennes sur les tarifs applicables au transport intérieur de voyageurs.

La liste de ces réductions et gratuités est reprise à l'annexe 11.

Article 34

La perte de recette de la SNCB résultant d'autres réductions tarifaires et gratuités imposées par l'Etat dont le relevé est repris à l'annexe 12 est intégralement compensée par les départements ministériels et organismes concernés, dans le cadre de conventions signées entre eux et la SNCB.

bepalen met name de aard en de omvang van de prestaties die de NMBS moet leveren. De NMBS heeft het recht om een financiële compensatie te eisen die alle kosten dekt welke voor haar uit de uitvoering van die prestaties voortvloeien;

2° in de Transmanche-terminal (installaties voorbehouden aan de reizigers en het rollend materieel) te Brussel-Zuid : de deelname aan de organisatie en de uitvoering van de politie-, douane- en veiligheidscontroles van de reizigers en hun bagage die via de Kanaaltunnel naar het Verenigd Koninkrijk reizen of daar vandaan komen;

3° de verplichtingen inzake voorbereiding en uitvoering van de civiele en militaire bescherming van de Natie, voortvloeiend uit de wettelijke voorschriften terzake, en met name het koninklijk besluit van 27 januari 1959 betreffende de reorganisatie van de Interministeriële Commissie der Spoorwegen (ICS).

Dit houdt o.m. in :

- de niet-vervreemding van de lijnen of de installaties die niet meer dienen om aan de behoeften van de spoorwegexploitatie te voldoen, maar waarvan de handhaving opgelegd is door de ICS, alsook de verwezenlijking en de uitvoering van om het even welke technische prestatie op die lijnen en installaties, waarbij de kosten ten laste zijn van het Ministerie van Landsverdediging (toepassing van de overeenkomst Landsverdediging - NMBS van 8 november 1965 en bijvoegsels van 21 augustus 1972 en 28 oktober 1986);

- de vertegenwoordiging van België in de Comités die bij de inzake defensie bevoegde internationale organisaties (NAVO of andere) belast zijn met de studie en de organisatie van de coördinatie van het spoorwegvervoer op internationaal vlak;

- de actieve deelname aan de civiel-militaire oefeningen;

- de aanwezigheid van een vast bureau binnen de NMBS dat met de problemen van landsverdediging belast is.

4° het onderhouden van de dienst internationale postcolli overeenkomstig het artikel 2 § 1 en 3 van het koninklijk besluit van 19 december 1975 betreffende de reglementering van de postdienst.

Artikel 31

Om tegemoet te komen aan de behoefte van de Natie die bestaat uit de aanleg van een infrastructuur (sporen, rollbanen, terminals, portaalcransen, hefwerktuigen, enz.) waarmee de ontwikkeling van het gecombineerd goederenvervoer kan verzekerd worden, omwille van de minimalisering van de externe effecten van het vervoer (verkeersveiligheid, files, luchtvervuiling en geluidsoverlast, rationeel energieverbruik, enz.) dientengevolge, zullen de Staat en de NMBS overleg plegen teneinde een impuls te geven op dat vlak. Een eerste gemeenschappelijk rapport zal worden opgesteld tegen 31 december 1998.

Artikel 32

Voor elke andere prestatie die de NMBS voor de behoeften van de Natie dient te leveren, moet een bijvoegsel bij dit beheerscontract worden opgesteld.

V. FINANCIËLE BETREKKINGEN TUSSEN DE STAAT EN DE NMBS

a) Taak van openbare dienst met betrekking tot het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst.

Artikel 33

Vanaf 1997 en tot het beheerscontract is verstreken, waarborgt de Staat de storting aan de NMBS van een jaarlijkse financiële bijdrage van 12,8682 miljard BEF (franken 1996), geïndexeerd volgens het principe in bijlage 10, punt I.

Die bijdrage dient voor het dekken van :

- het overeenkomstig de artikelen 10, 11, 12 en 13 voorgeschreven aanbod met treinen van de gewone dienst;

- de verminderingen en het kosteloos vervoer ten gunste van categorieën begunstigden die om sociale, patriotische, professionele en Europese redenen door de Staat worden opgelegd op de tarieven die gelden voor het binnenlands vervoer van reizigers.

De lijst van de verminderingen en het kosteloos vervoer komt voor in bijlage 11.

Artikel 34

De ontvangstderving van de NMBS die voortvloeit uit andere tariefverminderingen en kosteloos vervoer opgelegd door de Staat en waarvan de lijst voorkomt in bijlage 12, wordt integraal gecompenseerd door de betrokken ministeriële departementen en organismen, in het kader van de door hen en de NMBS ondertekende overeenkomsten.

Article 35

L'annexe 13 reprend la liste des gratuités de transport qui sont imposées par l'Etat à la SNCB sans compensation financière spécifique.

Article 36

En vue de couvrir les coûts d'exploitation de l'offre ferroviaire décrite à l'article 19, 1°, l'Etat garantit, à partir de 1997 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion, le versement à la SNCB d'une contribution financière annuelle de 54 millions BEF (francs 1996). Cette contribution sera indexée dans la mesure où le sera l'enveloppe globale de 2 milliards sur laquelle elle est imputée.

b) Tâche de service public relative à l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure. Investissements en matériel roulant.

Article 37

Pour contribuer au financement des investissements programmés sur la base du plan décennal 1996-2005, l'Etat garantit, à partir de 1997 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion, le versement à la SNCB d'une contribution financière annuelle de 23 milliards BEF (francs 1996), indexée selon le principe repris en annexe 10, point II.

Le pourcentage d'indexation ainsi obtenu est augmenté de 1 %, pour obtenir la majoration annuelle de la contribution de l'Etat.

Cette contribution se réalise sous la forme d'une participation de l'Etat au capital de la SNCB, capital qui peut être réduit par des prélèvements effectués en exécution de l'arrêté royal du 24 décembre 1996 portant exécution de l'article 56 de la loi du 20 décembre 1995.

Article 38

Dans le cadre de la réalisation de la totalité du TGV belge de frontière à frontière, conformément à l'article 21 du présent contrat de gestion, la SNCB bénéficiera des apports financiers résultant de la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV et de l'arrêté royal du 20 mai 1997 portant approbation du protocole de gestion y relatif.

Article 39

La contribution de 823 millions de NLG octroyée par les Pays-Bas à l'Etat belge en exécution du Traité conclu le 21 décembre 1996 entre les Royaumes de Belgique et des Pays-Bas, convertie en BEF et majorée des intérêts, sera rétrocédée par l'Etat belge à la SNCB, à l'intermédiaire de la Financière TGV, à raison de trois paiements annuels identiques de 6.183,2 millions BEF à effectuer au plus tard les 30 juin des années 1999, 2000 et 2001.

Les modalités de cette rétrocession, seront, selon l'article 15 de la loi du 17 mars 1997 relative au financement du projet TGV, réglées par arrêté délibéré en Conseil des Ministres avant le 31 juillet 1998.

La SNCB s'engage à affecter la totalité de ces montants à la construction de la ligne nouvelle entre Anvers (Luchtbal) et la frontière néerlandaise.

Article 40

L'Etat contribue à la couverture des coûts nets d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure.

Il garantit le versement à partir de 1997 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion, d'une contribution financière annuelle de 24 milliards BEF (francs 1996), indexée selon le principe repris en annexe 10, point I.

Lorsqu'elle sera instaurée, conformément aux dispositions de la directive du Conseil des Communautés européennes (91/440/CEE) du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires et de la directive du Conseil des Communautés européennes (95/19/CE) du 19 juin 1995 concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la perception des redevances d'utilisation de l'infrastructure, la redevance d'utilisation de l'infrastructure restera totalement et définitivement acquise à la SNCB en sa qualité de gestionnaire de l'infrastructure.

c) Tâche de service public relative aux prestations à fournir par la SNCB pour les besoins de la Nation

Article 41

La compensation relative aux coûts inhérents aux prestations visées à l'article 30, 2° est comprise dans la contribution de l'Etat visée à l'article 40.

Artikel 35

Bijlage 13 geeft de lijst van het kosteloos vervoer dat de Staat aan de NMBS oplegt zonder specifieke financiële compensatie.

Artikel 36

Om de exploitatiekosten van het in artikel 19, 1° beschreven spoorwegaanbod te dekken, waarborgt de Staat vanaf 1997 en tot het beheerscontract is verstreken, de storting aan de NMBS van een jaarlijkse financiële bijdrage van 54 miljoen BEF (franken 1996). Die bijdrage zal geïndexeerd worden in de mate waarin de globale enveloppe van twee miljard waarop ze aangerekend wordt, wordt geïndexeerd.

b) Taak van openbare dienst met betrekking tot het verwerven, de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur. Investerings in rollend materieel.

Artikel 37

Om bij te dragen in de financiering van de investeringen die geprogrammeerd zijn op basis van het tienjarenplan 1996-2005, waarborgt de Staat vanaf 1997 en tot het beheerscontract is verstreken aan de NMBS de storting van een jaarlijkse financiële bijdrage van 23 miljard BEF (franken 1996), geïndexeerd volgens het principe in bijlage 10, punt II.

Het aldus verkregen indexeringspercentage wordt verhoogd met 1 %, om zo de jaarlijkse verhoging van de bijdrage van de Staat te bekomen.

Deze bijdrage gebeurt in de vorm van een deelneming van de Staat in het kapitaal van de NMBS, kapitaal dat kan verminderd worden door onttrekkingen in uitvoering van het koninklijk besluit van 24 december 1996 tot uitvoering van artikel 56 van de wet van 20 december 1995.

Artikel 38

In het kader van de verwezenlijking van het volledige Belgische HST-net van grens tot grens, overeenkomstig artikel 21 van dit beheerscontract, geniet de NMBS een financiële inbreng op grond van de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project en van het Koninklijk Besluit van 20 mei 1997 houdende goedkeuring van het beheersprotocol dat daarop betrekking heeft.

Artikel 39

De bijdrage van 823 miljoen NLG, door Nederland toegekend aan de Belgische Staat in uitvoering van het Verdrag van 21 december 1996 tussen de Koninkrijken België en Nederland, omgerekend in BEF en vermeerderd met de intresten, zal door de Belgische Staat aan de NMBS worden doorgestort via HST-Fin, door middel van drie identieke jaarlijkse betalingen van 6.183,2 miljoen BEF uit te voeren ten laatste op 30 juni van de jaren 1999, 2000 en 2001.

De modaliteiten van deze doorstorting zullen volgens artikel 15 van de wet van 17 maart 1997 betreffende de financiering van het HST-project geregeld worden bij in Ministerraad overlegd besluit, vóór 31 juli 1998.

De NMBS verbindt zich ertoe de totaliteit van die bedragen te besteden aan de bouw van de nieuwe lijn tussen Antwerpen (Luchtbal) en de Nederlandse grens.

Artikel 40

De Staat draagt bij tot het dekken van de nettokosten voor onderhoud, beheer en exploitatie van de infrastructuur.

Hij waarborgt vanaf 1997 en tot het beheerscontract is verstreken, de storting aan de NMBS van een jaarlijkse financiële bijdrage van 24 miljard BEF (franken 1996), geïndexeerd volgens het principe in bijlage 10, punt I.

Wanneer het gebruiksrecht voor de infrastructuur zal zijn ingevoerd overeenkomstig de bepalingen van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (91/440/EEG) van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap en van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen (95/19/EG) van 19 juni 1995 inzake de toewijzing van spoorweginfrastructuurcapaciteit en de heffing van gebruiksrechten voor de infrastructuur, zal dat gebruiksrecht volledig en definitief toebehoren aan de NMBS in haar hoedanigheid van beheerder van de infrastructuur.

c) Taak van openbare dienst met betrekking tot de door de NMBS te leveren prestaties voor de behoeften van de Natie

Artikel 41

De compensatie voor de kosten die inherent zijn aan de prestaties vermeld in artikel 30, 2° is begrepen in de bijdrage van de Staat bedoeld in artikel 40.

Article 42

A partir de 1997 et jusqu'à l'échéance du contrat de gestion, l'Etat garantit le versement à la SNCB d'une contribution financière annuelle de 10 millions BEF (francs 1996), indexée selon le principe repris en annexe 10, point I.

Elle est destinée à soutenir de premières actions en faveur de la promotion du transport combiné s'inscrivant dans le contexte décrit à l'article 31.

Toute extension de la contribution financière de l'Etat donnera lieu à un avenant au présent contrat de gestion.

d) Charges liées aux pensions et aux accidents de travail

Article 43

Au titre de contribution aux charges liées aux pensions et aux accidents de travail, l'Etat verse à la SNCB une somme calculée conformément aux règles communes pour la normalisation des comptes des chemins de fer découlant du règlement (CEE) 1192/69 du 26 juin 1969 du Conseil de la CEE et telles qu'elles étaient en vigueur au moment du classement de la SNCB parmi les entreprises publiques autonomes.

e) Autres obligations financières de l'Etat

Article 44

Conformément à l'article 158 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, les obligations financières de l'Etat résultant de l'article 76 de la loi du 5 août 1978, de l'article 217 de la loi du 8 août 1980 et de l'article 1^{er} de la loi du 15 janvier 1981 sont couvertes par un versement annuel de l'Etat à la SNCB, de 335,2 millions BEF lorsque le taux d'intérêt de référence se situe à 8,6 %.

Le versement effectif de chaque année évolue à due concurrence de la variation entre le taux de référence de 8,6 % et le taux calculé selon le principe décrit en annexe 14, point I.

Article 45

Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de "Sale and Rent Back" réalisée le 21 décembre 1989 pour un montant de 1 milliard BEF sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB; pour chacune des années concernées par le présent contrat de gestion, la contribution financière est égale à 116,9 millions BEF.

Article 46

Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de "Sale and Rent Back" réalisée le 8 février 1990 pour un montant de 1.750 millions BEF sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB jusqu'en 2000 et déterminées comme suit :

1° Un loyer fixe s'élevant à

3.033.700,28 USD en 1997;

3.302.038,14 USD en 1998;

3.597.881,11 USD en 1999;

1.895.506,66 USD en 2000. (dernière échéance)

2° Un intérêt calculé sur la valeur du matériel roulant en début de chaque période semestrielle et correspondant au taux libor en dollars US, diminué de 1,375 %, appliqué sur le nombre de jours de la période exprimé en 360èmes. Le taux libor en dollars US appliqué à une période est celui observé deux jours ouvrables avant le début de celle-ci.

L'Etat intervient à concurrence du taux de change en francs belges observé aux dates d'échéances.

En outre, l'Etat verse à la SNCB, au cours de l'an 2000, sa part dans l'option de rachat, soit 30.201.052,72 USD.

Article 47

Les obligations financières de l'Etat résultant de l'opération de "Sale and Lease Back" réalisée le 31 mai 1991 pour un montant de 1.750 millions BEF sont couvertes par des contributions financières annuelles versées par l'Etat à la SNCB et déterminées comme suit :

1. Un loyer fixe s'élevant à :

27.796.412,97 FRF en 1997;

32.631.786,36 FRF en 1998;

37.881.171,23 FRF en 1999;

40.633.367,68 FRF en 2000;

42.067.979,52 FRF en 2001.

Artikel 42

Vanaf 1997 en tot het beheerscontract is verstreken, waarborgt de Staat aan de NMBS de storting van een jaarlijkse financiële bijdrage van 10 miljoen BEF (franken 1996), geïndexeerd volgens het principe van bijlage 10, punt I.

Ze is bedoeld om de eerste acties ter bevordering van het gecombineerd vervoer te ondersteunen in de in artikel 31 beschreven context.

Elke uitbreiding van de financiële bijdrage van de Staat zal aanleiding geven tot een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

d) Kosten in verband met pensioenen en arbeidsongevallen

Artikel 43

Als bijdrage in de kosten in verband met pensioenen en arbeidsongevallen, stort de Staat aan de NMBS een som, berekend overeenkomstig de gemeenschappelijke regelen voor de normalisatie van de rekeningen van de spoorwegen, in toepassing van de EEG-verordening 1192/69 van 26 juni 1969 van de Raad van de EEG, en zoals ze van kracht waren op het ogenblik dat de NMBS gerangschikt werd bij de autonome overheidsbedrijven.

e) Andere financiële verplichtingen van de Staat

Artikel 44

Overeenkomstig artikel 158 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, worden de financiële verplichtingen van de Staat, voortvloeiend uit artikel 76 van de wet van 5 augustus 1978, uit artikel 217 van de wet van 8 augustus 1980 en uit artikel 1 van de wet van 15 januari 1981, gedekt door een jaarlijkse storting van de Staat aan de NMBS ten belope van 335,2 miljoen BEF wanneer de referentierentevoet 8,6 % bedraagt.

De effectieve jaarlijkse storting evolueert evenredig met de variatie tussen de referentierentevoet van 8,6 % en de rentevoet die berekend wordt volgens het principe dat beschreven is in bijlage 14, punt I.

Artikel 45

De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de op 21 december 1989 uitgevoerde sale and rent back-verrichting voor een bedrag van 1 miljard BEF, worden gedekt door jaarlijkse financiële bijdragen die door de Staat aan de NMBS gestort worden; voor elk van de jaren waarop dit beheerscontract betrekking heeft, is de financiële bijdrage gelijk aan 116,9 miljoen BEF.

Artikel 46

De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de op 8 februari 1990 uitgevoerde sale and rent back-verrichting ten bedrage van 1 750 miljoen BEF, worden gedekt door jaarlijkse financiële bijdragen die door de Staat aan de NMBS gestort worden tot het jaar 2000 en die als volgt zijn bepaald :

1° Een vast huurbedrag van :

3 033 700,28 USD in 1997;

3 302 038,14 USD in 1998;

3 597 881,11 USD in 1999;

1 895 506,66 USD in 2000 (laatste vervaldatum).

2° Een interest berekend op de waarde van het rollend materieel in het begin van elke semestriële periode en overeenstemmend met de rentevoet Libor in US-dollar, verminderd met 1,375 %, toegepast op het aantal dagen van de periode uitgedrukt in 360sten. De rentevoet Libor in US-dollar, toegepast op een periode, is die welke twee werkdagen vóór het begin van die periode geldt.

De Staat draagt bij naar rata van de wisselkoers in Belgische frank die op de vervaldatum geldt.

Bovendien stort de Staat aan de NMBS in de loop van het jaar 2000 zijn aandeel in de aankoopoptie, zijnde 30.201.052,72 USD.

Artikel 47

De financiële verplichtingen van de Staat die voortvloeien uit de op 31 mei 1991 uitgevoerde sale and lease back-verrichting ten bedrage van 1.750 miljoen BEF, worden gedekt door jaarlijkse financiële bijdragen die door de Staat aan de NMBS gestort worden en als volgt zijn bepaald :

1. Een vast huurbedrag van :

27 796 412,97 FRF in 1997;

32 631 786,36 FRF in 1998;

37 881 171,23 FRF in 1999;

40 633 367,68 FRF in 2000;

42 067 979,52 FRF in 2001.

2. Un intérêt calculé sur la valeur du matériel roulant en début de chaque période semestrielle et correspondant au taux TIOP augmenté de 0,35 % appliqué sur le nombre de jours de la période exprimé en 360èmes.

Le taux TIOP appliqué à une période est celui observé un jour ouvrable avant le début de celle-ci.

L'Etat intervient à concurrence du taux de change en francs belges observé aux dates d'échéances.

Article 48

Les trois opérations financières visées aux articles 45, 46 et 47 sont décrites à l'annexe 14.

f) Clause de garantie

Article 49

Sans préjudice des dispositions de l'article 75, l'Etat s'engage, en exécution de la procédure de réévaluation du contrat de gestion dont question à la section II du chapitre II de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, à ne pas remettre en cause ni les montants des contributions financières annuelles visées aux articles 33, 36, 37, 40 et 42, ni leurs modalités d'indexation, ni à modifier la méthode de détermination des obligations financières visées aux articles 44 à 47.

L'alinéa 1^{er} a, notamment, pour effet que dans l'hypothèse où l'un des comptes distincts relatifs à une des missions de service public présente un excédent, il reste acquis totalement et définitivement à la SNCB. Le cas échéant, il contribue à la restructuration financière de la SNCB au sens de l'article 9 de la directive 91/440/CEE relative au développement de chemins de fer communautaires du 29 juillet 1991.

VI. VERSEMENT DES CONTRIBUTIONS ET COMPENSATIONS FINANCIERES DE L'ETAT

Article 50

1° Les versements par l'Etat à la SNCB des contributions et compensations financières annuelles prévues aux articles 33, 40 et 43 sont effectués par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel. 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 de chaque année font l'objet d'un seul paiement avant le 10ème jour ouvrable de janvier de l'année suivante. Ces modalités de paiement sont respectées sans préjudice de l'article 51 et des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

La date du versement, prévue le 08 mai, peut être anticipée en vue de tenir compte de la croissance du taux BIBOR que la SNCB pourrait encourir de septembre à janvier de l'année précédente. Cette date est avancée de huit jours/calendrier par écart positif de 0,5 % entre les taux moyens observés l'année précédente, pour le troisième trimestre, d'une part, et pour le deuxième trimestre, d'autre part.

2° Les versements par l'Etat à la SNCB de la contribution annuelle prévue à l'article 37 sont effectués par provisions mensuelles égales au douzième du montant annuel. Les tranches de janvier à juin de chaque année sont versées au plus tard le 25 de chaque mois.

Les tranches relatives à juillet, août et septembre de chaque année sont payées avant le 10ème jour ouvrable de juillet de la même année.

Les tranches relatives à octobre, novembre et décembre de chaque année sont payées avant le 10ème jour ouvrable de janvier de l'année suivante. Ces 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.

3° Les versements des compensations financières relatives à la prise en charge des coûts des opérations de financement alternatif visées aux articles 45, 46 et 47, sont effectués sur présentation des justificatifs fournis par la SNCB en tenant compte des modalités de paiement prévues à l'annexe 14.

Le versement de la compensation financière prévue à l'article 44 est effectué pour le 30 avril de chaque année, sans préjudice des dispositions légales et réglementaires relatives au budget de l'Etat et à la procédure générale de libération des crédits budgétaires.

2. Een interest berekend op de waarde van het rollend materieel in het begin van elke semestriële periode en overeenstemmend met de rentevoet TIOP, vermeerderd met 0,35 %, toegepast op het aantal dagen van de periode uitgedrukt in 360sten.

De rentevoet TIOP, toegepast op een periode, is die welke één werkdag vóór het begin van die periode geldt.

De Staat draagt bij naar rata van de wisselkoers in Belgische frank die op de vervaldata geldt.

Artikel 48

De drie financiële verrichtingen waarvan sprake in de artikelen 45, 46 en 47, zijn beschreven in bijlage 14.

f) Waarborgclausule

Artikel 49

Onverminderd de bepalingen van artikel 75, en in uitvoering van de procedure voor toetsing van het beheerscontract, waarvan sprake in Afdeling II van Hoofdstuk II van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, verbindt de Staat zich ertoe noch de bedragen van de in de artikelen 33, 36, 37, 40 en 42 vastgelegde jaarlijkse financiële bijdragen noch hun indexeringsmodaliteiten opnieuw aan de orde te stellen en evenmin de methode voor het bepalen van de financiële verplichtingen bedoeld in artikelen 44 tot 47 te wijzigen.

Lid 1 heeft onder meer tot gevolg dat in de hypothese dat een van de afzonderlijke rekeningen betreffende een van de opdrachten van openbare dienst een overschot vertoont, dit overschot volledig en definitief verworven blijft door de NMBS. In voorkomend geval dient het als bijdrage tot de financiële herstructurering van de NMBS in de zin van art. 9 van de richtlijn 91/440/EGG van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de spoorwegen in de Gemeenschap.

VI. STORTING VAN DE FINANCIËLE BIJDAGEN EN COMPENSATIES VAN DE STAAT

Artikel 50

1° De jaarlijkse financiële bijdragen en compensaties van de Staat aan de NMBS, vermeld in de artikelen 33, 40 en 43, worden gestort met maandelijks provisies die gelijk zijn aan één twaalfde van het jaarlijks bedrag. De schijven van januari tot april van elk jaar worden uiterlijk op de 25ste van elke maand gestort.

De schijven voor mei, juni, juli en augustus van elk jaar worden in één enkele keer betaald, uiterlijk op 8 mei van dat jaar.

De schijven voor september, oktober, november en december van elk jaar worden in één enkele keer betaald vóór de 10de werkdag van januari van het volgende jaar. Deze betalingsmodaliteiten worden nageleefd, onverminderd artikel 51 en de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting en de algemene procedure voor de vrijmaking van de begrotingskredieten.

De op 8 mei bepaalde stortingsdatum kan worden vervroegd teneinde rekening te houden met de stijging van de rentevoet BIBOR, waaraan de NMBS van september tot januari van het vorige jaar kan zijn blootgesteld. De datum wordt vervroegd met acht kalenderdagen per positief verschil van 0,5 % tussen de gemiddelde rentevoeten van het vorige jaar voor de derde periode van vier maanden enerzijds en voor de tweede periode van vier maanden anderzijds.

2° De jaarlijkse financiële bijdrage van de Staat aan de NMBS, vermeld in artikel 37, wordt gestort met maandelijks provisies die gelijk zijn aan één twaalfde van het jaarlijks bedrag. De schijven van januari tot juni van elk jaar worden uiterlijk op de 25ste van elke maand gestort.

De schijven voor juli, augustus en september van elk jaar worden vóór de 10de werkdag van de maand juli van dat jaar betaald.

De schijven voor oktober, november en december van elk jaar worden betaald vóór de 10de werkdag van januari van het volgende jaar. Deze betalingsmodaliteiten worden nageleefd, onverminderd de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting en de algemene procedure voor de vrijmaking van de begrotingskredieten.

3° De stortingen van de financiële compensaties betreffende de tenlasteneming van de kosten van de alternatieve financiële verrichtingen vermeld in de artikelen 45, 46 en 47, worden uitgevoerd na overlegging van de bewijsstukken die geleverd worden door de NMBS en rekening houdend met de betalingsmodaliteiten volgens bijlage 14.

De storting van de financiële compensatie bedoeld in artikel 44 wordt uitgevoerd vóór 30 april van elk jaar, onverminderd de wettelijke en reglementaire bepalingen betreffende de Rijksbegroting en de algemene procedure voor de vrijmaking van de begrotingskredieten.

4° La contribution prévue à l'article 36 est versée pour moitié avant le 10ème jour ouvrable de juillet et pour moitié avant le 10e jour ouvrable de janvier.

5° Le versement destiné à couvrir le financement des projets visés à l'article 42 est effectué sur la base de production de justificatifs par la SNCB.

Article 51

Le versement de la douzième tranche mensuelle de chaque contribution et compensation visée aux articles 33, 40 et 43 est soumis au respect des dispositions suivantes :

- le versement des trois quarts de la douzième tranche mensuelle est automatique;
- le versement du quatrième quart de la douzième tranche mensuelle de ces dernières contributions et compensations interviendra dans les soixante jours à dater de l'approbation des comptes par l'Assemblée générale.

Article 52

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 Conseil d'Administration avant le 31 décembre de l'année précédente.

VII. TARIFICATION

Article 53

Conformément à la politique tarifaire contenue dans le plan "Objectif 2005" et aux règles énoncées ci-après, la SNCB détermine la gamme, la nature et le niveau des prix concernant le transport des voyageurs assuré par des trains du service ordinaire :

1° La majoration des prix hors TVA et avant arrondissement de l'ensemble des titres de transport repris dans le point 2°, exprimée en moyenne pondérée selon le volume des différents titres émis au cours de l'année civile précédant la date d'approbation des tarifs, ne peut varier, au maximum, qu'à concurrence de l'accroissement de l'indice-santé majoré de 2 points. L'indice-santé est celui du mois de juin précédant l'augmentation tarifaire.

2° Les titres à prendre en considération sont :

- les cartes train trajet;
- les cartes train scolaires;
- les billets à prix plein;
- les billets avec réductions imposées par l'Etat, compensées par le Ministère des Communications et de l'Infrastructure, et prévues à l'article 33 (voir annexe 11);
- les billets avec réductions accordées à certaines catégories de bénéficiaires prévues à l'article 34 (voir annexe 12);
- la formule Go Pass;
- les formules Multi Pass.

Article 54

Dans ce cadre, afin d'accroître sa part de marché et sans porter préjudice au volume attendu de recettes, la SNCB s'engage à développer une politique tarifaire adaptée à chaque segment du marché et rencontrant les besoins spécifiques de ses différentes catégories de clients, en tenant compte :

- a) de l'amélioration de son service en termes de qualité, de confort et de régularité;
- b) de l'évolution générale du marché des transports et des prix des modes de transport concurrents;
- c) de la possibilité de mener une démarche promotionnelle pour améliorer les taux d'occupation pendant les heures creuses.

Article 55

A l'occasion de chaque adaptation visée à l'article 53, la SNCB communique à l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) la gamme des titres de transport et les tarifs appliqués permettant d'utiliser le transport intérieur de voyageurs assuré par des trains du service ordinaire, deux mois avant qu'ils ne soient portés à la connaissance du public. Celui-ci doit en être informé au moins dix jours avant la date de leur entrée en vigueur.

Ceci ne porte pas préjudice à la mise en oeuvre immédiate par la SNCB de nouveaux titres de transport commerciaux.

4° De bijdrage bedoeld in artikel 36 wordt voor de helft gestort vóór de 10de werkdag van juli; de andere helft wordt gestort vóór de 10e werkdag van januari.

5° De storting om de financiering van de projecten bedoeld in artikel 42 te dekken, wordt uitgevoerd op basis van de bewijsstukken die de NMBS overlegt.

Artikel 51

De storting van de twaalfde maandelijks schijf van elke in de artikelen 33, 40 en 43 bedoelde bijdrage en compensatie is aan de volgende bepalingen onderworpen :

- de storting van drie vierden van de twaalfde maandelijks schijf is automatisch;
- de storting van het vierde kwart van de twaalfde maandelijks schijf van deze laatste bijdragen en compensaties zal worden uitgevoerd binnen de zestig dagen nadat de algemene vergadering de rekeningen heeft goedgekeurd.

Artikel 52

De NMBS houdt rekening met de stortingsmodaliteiten voor de financiële bijdragen en compensaties van de Staat bij het opmaken van haar budget, dat door de Raad van Bestuur moet worden goedgekeurd vóór 31 december van het vorige jaar.

VII. TARIFERING

Artikel 53

Overeenkomstig het tariefbeleid, vervat in het plan « Doelstelling 2005 », en overeenkomstig de hiernavolgende regels, bepaalt de NMBS het gamma, de aard en het niveau van de prijzen voor het vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst :

1° De verhoging van de prijzen, exclusief BTW en vóór afronding, van alle vervoerbewijzen samen die vermeld zijn in punt 2°, uitgedrukt in een gemiddelde dat gewogen is volgens het volume van de verschillende vervoerbewijzen die werden uitgegeven gedurende het kalenderjaar dat voorafgaat aan de datum waarop de tarieven worden goedgekeurd, mag ten hoogste oplopen tot de stijging van de gezondheidsindex, verhoogd met 2 punten. De gezondheidsindex is die van de maand juni die voorafgaat aan de tariefverhoging.

2° De in aanmerking te nemen vervoerbewijzen zijn de volgende :

- de trajectreinkaarten;
- de schoolreinkaarten;
- de biljetten tegen volle prijs;
- de biljetten met verminderingen opgelegd door de Staat, gecompenseerd door het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, zoals vermeld in artikel 33 (zie bijlage 11);
- de biljetten met verminderingen toegekend aan bepaalde categorieën van begunstigen, zoals vermeld in artikel 34 (zie bijlage 12);
- de Go Pass-formule;
- de Multi Pass-formules.

Artikel 54

Om haar marktaandeel te vergroten en zonder dat dit nadelige gevolgen heeft voor het verwachte volume van de ontvangsten, verbindt de NMBS zich er in dit kader toe een tariefbeleid te ontwikkelen dat aangepast is aan elk marktsegment en tegemoetkomt aan de specifieke behoeften van haar verschillende klantencategorieën, rekening houdend met :

- a) de verbetering van haar dienstverlening inzake kwaliteit, comfort en regelmaat;
- b) de algemene evolutie van de vervoermarkt en de prijzen van de concurrerende vervoermiddelen;
- c) de mogelijkheid om promotie-acties te voeren om de bezettingsgraad tijdens de daluren te verbeteren.

Artikel 55

Bij elke in artikel 53 bedoelde aanpassing deelt de NMBS aan de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) het gamma van de vervoerbewijzen en de geldende tarieven mee waarmee gebruik mag worden gemaakt van het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst, en dat twee maanden voordat ze aan het publiek bekendgemaakt worden. Het publiek moet er minstens tien dagen vóór de datum van invoering over ingelicht worden.

Die bepaling belet niet dat de NMBS nieuwe commerciële vervoerbewijzen onmiddellijk mag invoeren.

VIII. QUALITE DU SERVICE ET REGLES DE CONDUITE
A L'EGARD DES USAGERS

Article 56

La SNCB prend toute mesure destinée à faciliter les conditions des voyages ferroviaires.

Elle s'attache à exploiter les services ferroviaires dans les meilleures conditions d'accessibilité, de confort, de ponctualité et de sécurité. Elle veille également à promouvoir de façon permanente la qualité de l'accueil dans les gares et dans les trains, à améliorer l'information de la clientèle et à renforcer la complémentarité avec les autres modes et moyens de transport tant publics que privés (y compris le vélo).

Article 57

La SNCB met particulièrement l'accent sur les aspects suivants concernant la qualité de ses services :

- organisation de l'offre;
- informations précises et adaptées aux différentes situations que le voyageur peut rencontrer;
- aménagement des gares;
- parkings;
- confort du voyage;
- accueil de la clientèle;
- complémentarité avec les autres moyens de transport public;
- complémentarité avec les déplacements en vélo;
- mesures en faveur des personnes à mobilité réduite.

1° Organisation de l'offre

En exécution du présent contrat de gestion et en particulier des chapitres I et II, la SNCB met tout en oeuvre pour offrir une large gamme de services de train répondant aux besoins de sa clientèle. Ces services sont ajustés en cours d'année en fonction de l'évolution de la demande, voire des circonstances.

2° Informations précises et adaptées aux différentes situations que le voyageur peut rencontrer

L'information représente un élément important de la qualité des prestations fournies. A cet effet, la SNCB s'engage :

- à mettre à la disposition des voyageurs, toutes les informations utiles portant sur les itinéraires et horaires des trains, prévus et en temps réel, les tarifs et les conditions générales d'exploitation des services;

- à en assurer la plus large diffusion au public;

- à porter à la connaissance du public les modifications occasionnelles du service dans les meilleurs délais.

La SNCB organise un système d'information par téléphone, de capacité suffisante pour être accessible.

La SNCB, dans le cadre de l'exécution du plan décennal d'investissements 1996-2005, améliore le niveau d'équipement technique garantissant une diffusion fiable des informations dans ses installations.

Dans les gares disposant de l'équipement nécessaire, les modifications au service des trains normalement prévu doivent toujours être annoncées : changement de voie, retard supérieur à 5 minutes, changement dans l'ordre de succession des trains, suppression de trains et les alternatives proposées, les particularités du service des trains doivent également toujours être communiquées (exemple : le scindage des trains).

Dans les trains disposant de l'équipement nécessaire, les modifications et particularités du service des trains doivent également être communiqués (exemple : le scindage des trains).

Dans le cadre de cette démarche, la SNCB veillera à équiper progressivement d'installations de sonorisation le matériel roulant pour les voyageurs de même que les points d'arrêt.

En cas d'incidents ou d'accidents perturbant fortement le service des trains sur une ou plusieurs lignes, les médias appropriés seront avertis aussi vite que possible afin qu'ils puissent répercuter immédiatement ces informations à leur clientèle.

Lorsque, en raison de travaux ou d'autres événements prévisibles, l'horaire des trains se trouve de facto modifié de façon durable, la SNCB met, préalablement au début des travaux, à la disposition des usagers une brochure reprenant les nouveaux horaires ainsi que les modifications qu'ils entraînent en terme de correspondances.

VIII. KWALITEIT VAN DE DIENSTVERLENING
EN GEDRAGSREGELS TEN OVERSTAAN VAN DE GEBRUIKERS

Artikel 56

De NMBS neemt alle maatregelen om de omstandigheden van het reizen per spoor te vergemakkelijken.

Ze zorgt ervoor dat de spoorwegdiensten in de beste omstandigheden geëxploiteerd worden qua toegankelijkheid, comfort, stiptheid en veiligheid. Ze ziet er ook op toe dat de kwaliteit van het onthaal in de stations en in de treinen permanent bevorderd wordt, de informatieverstrekking voor de klanten verbeterd wordt en de complementariteit met de andere vervoerwijzen en -middelen, zowel openbaar als privé (met inbegrip van de fiets), versterkt wordt.

Artikel 57

De NMBS legt vooral de klemtoon op de volgende aspecten betreffende de kwaliteit van haar diensten :

- organisatie van het aanbod;
- nauwkeurige informatie die aangepast is aan de verschillende situaties waarin de reiziger kan terecht komen;
- inrichting van de stations;
- parkings;
- reiscomfort;
- onthaal van de klanten;
- complementariteit met de andere middelen van openbaar vervoer;
- complementariteit met verplaatsingen per fiets;
- maatregelen ten gunste van mensen met beperkte mobiliteit.

1. Organisatie van het aanbod

In uitvoering van dit beheerscontract en inzonderheid van de hoofdstukken I en II stelt de NMBS alles in het werk om een uitgebreid gamma van treindiensten aan te bieden, die beantwoorden aan de behoeften van haar klanten. Die diensten worden in de loop van het jaar aangepast in functie van de evolutie van de vraag en zelfs van de omstandigheden.

2. Nauwkeurige informatie die aangepast is aan de verschillende situaties waarin de reiziger kan terecht komen

Informatieverstrekking speelt een belangrijke rol bij de kwaliteit van de geleverde prestaties. De NMBS verbindt zich er dan ook toe :

- om de reizigers alle nuttige informatie ter beschikking te stellen in verband met de reisweg en de dienstregeling van de treinen, zoals ze gepland zijn en in reële tijd, de tarieven en de algemene exploitatievoorwaarden van de diensten;

- om die informatie zo ruim mogelijk te verspreiden onder het publiek;

- om het publiek zo snel mogelijk op de hoogte te brengen van occasionele wijzigingen in de diensten.

De NMBS organiseert een systeem voor informatie via de telefoon, dat voldoende capaciteit heeft om bereikbaar te zijn.

In het kader van de uitvoering van het tienjaren investeringsplan 1996-2005 verbetert de NMBS het niveau van de technische uitrusting om de informatie in haar installaties op een betrouwbare manier te verspreiden.

In de stations met de nodige uitrusting moeten de wijzigingen aan de normaal voorziene treindienst altijd worden aangekondigd : spoorveranderingen, vertragingen van meer dan 5 minuten, wijzigingen in de opeenvolging van de treinen, afgeschafte treinen en voorgestelde alternatieven; de bijzonderheden van de treindienst moeten eveneens altijd worden meegedeeld (bijvoorbeeld : treinen die gesplitst worden).

In de treinen met de nodige uitrusting moeten de wijzigingen en bijzonderheden van de treindienst eveneens meegedeeld worden (bijvoorbeeld : treinen die gesplitst worden).

In het raam van deze benadering zal de NMBS erop toezien dat het rollend materieel voor de reizigers evenals de stopplaatsen geleidelijk uitgerust worden met omroepinstallaties.

In geval van incidenten of ongevallen die de treindienst op een of meer lijnen grondig verstoren, worden de geëigende media zo snel mogelijk gewaarschuwd, zodat ze deze informatie onmiddellijk aan hun klanten zouden kunnen doorgeven.

Als door werken of door andere voorzienbare gebeurtenissen, de dienstregeling van de treinen de facto langdurig wordt gewijzigd, stelt de NMBS, voordat de werken van start gaan, een brochure ter beschikking van de gebruikers, met vermelding van de nieuwe dienstregelingen en de wijzigingen die daaruit voortvloeien voor de aansluitingen.

3° Aménagement des gares

Dans le cadre du plan décennal d'investissement 1996-2005, la SNCB se mobilise en vue de poursuivre sa politique d'amélioration progressive de l'aspect général des gares et de leur aménagement.

A ce propos, une attention particulière est accordée :

- à l'accès aux gares, notamment, par la signalisation du parcours à suivre dans les localités pour atteindre les gares, dans le cadre de la collaboration avec les Communes et les Régions, et par des aménagements facilitant l'accès aux personnes à mobilité réduite;

- aux guichets;

- à l'accès aux quais et aux trains (ascenseurs, escaliers roulants, passages sous-voies);

- à l'environnement des gares axé principalement sur l'élargissement des possibilités de parage et de débarquement, sur l'accès aux modes et moyens de transport complémentaires publics ou privés (y compris le vélo);

- à l'affichage des trains, à l'arrivée et au départ;

- à la signalétique;

- aux commodités sanitaires.

La propreté de ses installations accessibles à la clientèle et de son matériel roulant reste pour la SNCB un souci permanent, incluant la modernisation constante des techniques et des moyens à cet effet.

4° Parkings

En matière de parkings, la SNCB mène une politique active, notamment, en ce qui concerne le nombre de places et les tarifs. Cette politique est menée en étroite collaboration, notamment, avec les autorités communales.

5° Confort du voyage

Lors de l'acquisition du nouveau matériel roulant, la SNCB veille aux aspects qualitatifs suivants :

- places assises spacieuses;

- commodités spécifiques pour les personnes à mobilité réduite;

- climatisation ou air pulsé renouvelé;

- suspension améliorée;

- vitesse adaptée au type de service à rendre et aux caractéristiques de l'infrastructure utilisée;

- équipement de sonorisation permettant d'organiser une liaison directe entre le chef de train et le conducteur, le conducteur et les services de régulation, le chef de train et les voyageurs.

Le cas échéant selon le matériel roulant, la SNCB procède, lors de grandes révisions du matériel actuel, à des adaptations destinées à augmenter le confort de celui-ci. Il s'agit, notamment, d'améliorations en matière de chauffage, d'installations sanitaires, de sonorisation.

6° Accueil de la clientèle

Le transport ferroviaire de voyageurs implique, à de nombreuses reprises, des relations entre le personnel et la clientèle. La qualité du service de transport offert dépend, entre autres, du niveau de satisfaction du client dans sa relation avec le personnel de la SNCB.

Cette dernière sera attentive à ce que son personnel observe, dans toute situation, des normes élevées de compétence, de prévenance, de présentation, d'amabilité, de politesse et de disponibilité.

Les opérations préliminaires à la vente de titres de transport restent, souvent, l'occasion privilégiée de gagner de nouveaux clients et de les fidéliser. Pour ce faire, les points de ventes, dans les gares ou dans les trains, doivent être équipés de moyens de distribution et d'information les plus adéquats.

En exécution de son plan d'investissement 1996 - 2005, la SNCB poursuit son effort d'équipement en matière de distribution de titres de transport notamment en vue de réduire les temps d'attente et d'accroître les possibilités d'information.

7° Complémentarité avec les autres moyens de transport public

Afin de renforcer la complémentarité entre modes publics de transport, la SNCB s'engage à intensifier la coordination avec les services de transport ferroviaire et de transports régionaux et urbains, et la concertation avec les sociétés régionales et les autres autorités compétentes afin d'améliorer, dans le plus grand nombre de localités, les correspondances trains/trams/bus. Cette optimisation du service sera recherchée notamment par un système de communication entre le

3. Inrichting van de stations

In het kader van het tienjareninvesteringsplan 1996-2005 stelt de NMBS alles in het werk om door te gaan met haar beleid om het algemene voorkomen en de inrichting van de stations geleidelijk te verbeteren.

In dat verband gaat bijzondere aandacht naar :

- de toegang tot de stations, met name door in de betrokken gemeenten de weg naar het station te bewegwijzeren, in het raam van de samenwerking met de Gemeenten en Gewesten, en door de toegang te vergemakkelijken voor mensen met beperkte mobiliteit;

- de loketten;

- de toegang tot de perrons en de treinen (liften, roltrappen, onderdoorgangen);

- de omgeving van de stations, vooral gericht op de uitbreiding van de parkeer- en uitstapmogelijkheden, op de toegang tot de complementaire openbare of particuliere vervoerwijzen en -middelen (met inbegrip van de fiets);

- de aankondiging van de treinen, bij vertrek en bij aankomst;

- de signaletiek;

- de sanitaire voorzieningen.

De netheid van de installaties die toegankelijk zijn voor de klanten en van het rollend materieel, blijft voor de NMBS een constante zorg; dat houdt ook in dat ze de technieken en middelen daartoe voortdurend moderniseert.

4. Parkings

Inzake parkeerterreinen voert de NMBS een actief beleid, onder meer met betrekking tot het aantal plaatsen en de tarieven. Dat beleid wordt gevoerd in nauwe samenwerking met onder meer de gemeentelijke overheden.

5. Reiscomfort

Bij de verwerving van nieuw rollend materieel let de NMBS op de volgende kwalitatieve aspecten :

- ruime zitplaatsen;

- specifieke voorzieningen voor mensen met beperkte mobiliteit;

- klimaatregeling of ververse ingeblazen lucht;

- verbeterde ophanging;

- snelheid aangepast aan de aard van de te verlenen dienst en aan de kenmerken van de gebruikte infrastructuur;

- omroepinstallatie die een rechtstreekse verbinding mogelijk maakt tussen de treinchef en de bestuurder, de bestuurder en de dispatching, de treinchef en de reizigers.

Bij grote revisies van het huidige rollend materieel voert de NMBS, in voorkomend geval en naar gelang van het rollend materieel, aanpassingen uit die het comfort verhogen. Het gaat onder meer om verbeteringen aan de verwarming, de sanitaire voorzieningen en de omroepinstallaties.

6. Onthaal van de klanten

Het reizigersvervoer per spoor impliceert veelvuldige contacten tussen het personeel en de klanten. De kwaliteit van de geboden vervoerdienst wordt onder meer bepaald door de tevredenheidsgraad van de klant over zijn contacten met het NMBS-personeel.

De NMBS moet erover waken dat haar personeel in elke situatie hoge normen hanteert qua bekwaamheid, voorkomendheid, voorkomen, vriendelijkheid, beleefdheid en beschikbaarheid.

De verrichtingen vóór de verkoop van vervoerbewijzen blijven vaak de gelegenheid bij uitstek om nieuwe klanten te winnen en ze aan het spoor te binden. Daarom moeten de verkooppunten, in de stations of in de treinen, uitgerust zijn met de beste distributie- en informatiemiddelen.

In uitvoering van haar investeringsplan 1996-2005 blijft de NMBS inspanningen leveren inzake de uitrusting voor de distributie van vervoerbewijzen, onder meer om de wachttijd te beperken en om meer informatiemogelijkheden te creëren.

7. Complementariteit met de andere middelen van openbaar vervoer

Om de complementariteit tussen de verschillende wijzen van openbaar vervoer te verhogen, verbindt de NMBS er zich toe om de coördinatie tussen de diensten voor spoorvervoer en die van het streek- en stadsvervoer te verstevigen en om intenser overleg te plegen met de gewestelijke maatschappijen en de andere bevoegde instanties, teneinde op zoveel mogelijk plaatsen de aansluitingen tussen trein, tram en bus te verbeteren. Naar die optimalisering van de dienst zal met

personnel des différentes sociétés, un meilleur aménagement des aires de correspondances, une information accrue au public.

8° Complémentarité du train avec les déplacements en vélo

La SNCB s'inscrira dans une politique de développement de l'usage du vélo pour les déplacements de loisirs comme pour ceux vers les lieux de travail ou l'école.

Dans ce cadre, elle mènera des types d'actions dans les domaines suivants :

- l'accès aisé aux gares et la mise à disposition d'abris à vélos fiables;
- le transport des vélos dans des fourgons adaptés à cet effet;
- la mise à disposition de vélos de location dans des gares situées dans des régions à vocation touristique.

9° Mesures en faveur des personnes à mobilité réduite

La SNCB mènera une politique active en faveur des personnes à mobilité réduite de manière à faciliter l'accessibilité aux bâtiments ferroviaires, aux quais et au matériel roulant.

A cet effet, la SNCB agira en concertation avec le Comité supérieur des Handicapés, lequel sera associé à un groupe de travail permanent où les souhaits des personnes à mobilité réduite seront examinés.

Article 58

La sécurité de l'exploitation est un atout indéniable du transport ferroviaire qu'il convient de préserver en toute circonstance.

Pour ce faire, la SNCB poursuit son programme de modernisation, visant notamment à généraliser, à bord de ses engins de traction, la technique dite de transmission - balise - locomotive donnant la protection nécessaire en cas de dépassement de signaux ou de vitesse.

La SNCB met en oeuvre les moyens nécessaires pour améliorer, sur l'ensemble de son domaine (réseau, matériel, installations), la protection des voyageurs et de ses agents, ainsi que les biens, contre les agressions et le vandalisme. Elle attache une attention à la surveillance des lieux peu fréquentés et des trains circulant le soir.

Article 59

Conformément au plan décennal d'investissement 1996 - 2005, la SNCB prend des dispositions pour assurer une plus grande régularité et une meilleure fiabilité du trafic. Afin d'atteindre ces objectifs, elle poursuit un programme qui vise à améliorer la fluidité du trafic, la régulation et la succession des trains.

La SNCB se fixe comme objectif constant de faire circuler 95 % des trains de voyageurs avec un retard maximal de 5 minutes à l'arrivée; les retards dus à des cas de force majeure, à l'exécution de grands projets d'investissements ou des ralentissements de longue durée liés à des raisons de sécurité sont neutralisés dans le calcul à établir.

Cet objectif sera réévalué compte tenu des résultats de l'enquête visée au 4ème tiret de l'article 60 - 1°.

Article 60

En vue d'assurer l'application du présent contrat de gestion, la SNCB poursuit le développement de ses outils statistiques permettant d'étudier l'évolution de la qualité de service.

A cette fin :

1° Elle réalise ou fait réaliser, après concertation avec le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB, des enquêtes par sondage permettant de déterminer :

- le taux de clients attendant plus de cinq minutes et plus de dix minutes aux guichets des gares ayant le statut de gare "intervilles";
- le taux de clients attendant plus de dix minutes et plus de quinze minutes aux guichets de renseignements des gares ayant le statut de gare "intervilles";
- le taux de voyageurs devant circuler debout, respectivement, quinze minutes, de quinze à trente minutes et plus de trente minutes;
- le pourcentage de trains IC, IR, P et L à l'heure et ayant un maximum de cinq minutes de retard à la fin de relation en distinguant le trafic de pointe matinal, le trafic de pointe vespéral et celui des heures creuses;
- le taux de clients attendant plus de 60 secondes au téléphone avant le premier contact.

name gestreefd worden door een systeem voor communicatie tussen het personeel van de verschillende maatschappijen, een betere inrichting van de overstapzones en meer informatie voor het publiek.

8. Complementariteit van de trein met de verplaatsingen per fiets

De NMBS sluit zich aan bij een beleid ter bevordering van het fietsgebruik, zowel voor de vrijetijdsverplaatsingen als voor de verplaatsingen naar het werk of naar school.

In dat kader voert ze acties op de volgende gebieden :

- een gemakkelijke toegang tot de stations en het ter beschikking stellen van betrouwbare fietsenstallingen;
- het vervoer van fietsen in daartoe aangepaste bagagerijtuigen;
- het ter beschikking stellen van huurfietsen in de stations die gelegen zijn in toeristische streken.

9. Maatregelen ten gunste van personen met beperkte mobiliteit

De NMBS voert een actief beleid ten gunste van personen met beperkte mobiliteit door het verbeteren van de toegankelijkheid tot de spoorweggebouwen, de perrons en het rollend materieel.

Daartoe handelt de NMBS in overleg met het Hoog Comité voor de Gehandicapten, dat zal betrokken worden bij een permanente werkgroep waarin de wensen van de personen met beperkte mobiliteit worden bestudeerd.

Artikel 58

De exploitatieveiligheid is een onmiskenbare troef van het spoorvervoer en moet in alle omstandigheden gehandhaafd worden.

Daartoe gaat de NMBS door met haar moderniseringsprogramma, vooral om aan boord van de krachtvoertuigen de zogenaamde techniek "transmissie - baken - locomotief" te veralgemenen. Die techniek biedt de nodige bescherming in geval van seinoverschrijding of bij te hoge snelheid.

De NMBS zet de nodige middelen in om op haar hele domein (net, materieel, installaties) de reizigers en het eigen personeel alsook de goederen beter te beschermen tegen agressie en vandalisme. Ze besteedt aandacht aan het toezicht op plaatsen waar weinig volk komt en in avondtreinen.

Artikel 59

Overeenkomstig het tienjareninvesteringsplan 1996-2005 treft de NMBS schikkingen om het verkeer stipter en betrouwbaarder te maken. Om die doelstellingen te bereiken, zet ze een programma voort dat de vlotte doorstroming van het verkeer, de verkeersregeling en de opeenvolging van de treinen moet verbeteren.

De NMBS stelt zich constant tot doel om 95% van de reizigerstreinen te laten rijden met maximum 5 minuten vertraging bij aankomst. Vertragingen door overmacht of uitvoering van grote investeringsprojecten en langdurige vertragingen om veiligheidsredenen worden in de te maken berekening niet meegeteld.

Die doelstelling zal opnieuw worden bekeken, rekening houdend met de resultaten van de enquête, vermeld bij het 4de streepje van artikel 60 - 1°.

Artikel 60

Om de toepassing van dit beheerscontract te verzekeren, ontwikkelt de NMBS verder haar statistische instrumenten waarmee ze de evolutie van de kwaliteit van de dienstverlening kan onderzoeken.

Daartoe :

1° voert ze steekproeven uit of laat ze er uitvoeren, na overleg met het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS, om het volgende te bepalen :

- het percentage klanten dat meer dan vijf minuten en meer dan tien minuten wacht aan de loketten van "interstedelijke" stations;
- het percentage klanten dat meer dan tien minuten en meer dan vijftien minuten wacht aan de inlichtingenbalies van "interstedelijke" stations;
- het percentage reizigers dat respectievelijk 15 minuten, van 15 tot 30 minuten en meer dan 30 minuten staande moet reizen;
- het percentage IC-, IR-, P- en L-treinen die op tijd rijden of maximum vijf minuten vertraging hebben op het einde van de verbinding, waarbij het verkeer wordt onderscheiden in ochtendspits, avondspits en daluren;
- het percentage klanten dat meer dan 60 seconden moet wachten aan de telefoon op een eerste verbinding.

2° Elle réalise ou fait réaliser des enquêtes par sondage auprès d'un échantillon représentatif de voyageurs permettant de déterminer le degré de satisfaction de ceux-ci à l'égard des critères visés à l'article 57, à l'article 58 pour ce qui concerne la sécurité des voyageurs et à l'article 59.

Si la SNCB réalise elle-même tout ou partie des enquêtes ci-dessus, elle confie à un organisme tiers et indépendant, choisi par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, la mission d'auditer, les méthodes utilisées et leur mise en oeuvre.

Article 61

La SNCB informera son personnel des dispositions du présent contrat de gestion relatives à la qualité du service et aux règles de conduite à l'égard des usagers.

Article 62

Avant le 30 avril de chaque année, la SNCB établit un rapport circonstancié, se rapportant à l'exercice précédent, concernant toutes les matières visées aux articles 56 à 60.

Elle adresse ce rapport au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions et à l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure.

Lorsque le degré de satisfaction d'un ou plusieurs critères, dont question à l'article 60 - 2°, est inférieur de 0,5 point sur une échelle de 10, par rapport au résultat de l'année précédente, la SNCB recueille l'avis du Comité consultatif des usagers et présente au Ministre, ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, un plan d'action d'amélioration de la qualité du service relativement à ces critères.

Article 63

Annuellement, sur base du rapport dont question à l'article 62, l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure et la SNCB analyseront et évalueront les matières en relation avec la qualité de service, d'une part, et, d'autre part, rechercheront conjointement des propositions concrètes pour l'améliorer, le Comité consultatif des usagers et le Service de médiation seront associés à cette évaluation.

Le résultat de ces travaux servira notamment à la mise à jour de la Charte des Usagers par la SNCB.

De nouveaux objectifs de qualité de service seront, si nécessaire, fixés et entérinés dans un avenant au contrat de gestion.

Article 64

En application des dispositions du chapitre X de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, la SNCB intensifie sa collaboration avec le Comité consultatif des usagers et le Service de médiation, dans le cadre des protocoles qu'elle a conclus avec ces instances.

IX. PLAN D'ENTREPRISE

Article 65

En application de l'article 26 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, le plan "Objectif 2005" constitue le plan d'entreprise fixant les objectifs et la stratégie de la SNCB.

Ce plan, de même que les dispositions concernant le niveau de l'emploi qui figurent dans le protocole d'accord social négocié en février 1996 entre la SNCB et les organisations syndicales représentatives, sont approuvés par l'Etat en tant que "plan d'entreprise".

Conformément à la disposition légale visée à l'alinéa 1^{er}, la SNCB s'engage à communiquer à l'Etat (représenté par le Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions) toute modification dudit plan "Objectif 2005" qui affecte les objectifs et les stratégies à moyen terme.

Cette communication est transmise :

- pour approbation en ce qui concerne l'exécution des tâches de service public;
- pour information en ce qui concerne les autres éléments.

Article 66

Pour le 31 décembre 1997 au plus tard, la SNCB aura retenu un système interne de délégations et subdélégations de pouvoirs.

2° voort ze steekproeven uit of laat ze er uitvoeren, bij een representatief aantal reizigers, om hun graad van voldoening te kunnen bepalen ten opzichte van de criteria van artikel 57, van artikel 58 wat de veiligheid van de reizigers betreft en van artikel 59.

Indien de NMBS de bovengenoemde steekproeven geheel of gedeeltelijk zelf uitvoert, belast ze een extern en onafhankelijk organisme, gekozen door de Minister die het spoorvervoer onder zijn bevoegdheid heeft, met de opdracht om de gekozen methodes en de toepassing daarvan door te lichten.

Artikel 61

De NMBS licht haar personeel in over de bepalingen van dit beheerscontract met betrekking tot de kwaliteit van de dienstverlening en de gedragsregels ten overstaan van de gebruikers.

Artikel 62

Vóór 30 april van elk jaar stelt de NMBS een omstandig verslag op over het vorige boekjaar, betreffende alle in de artikelen 56 tot 60 bedoelde kwesties.

Ze zendt het verslag aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort, en aan het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur.

Als de tevredenheidsgraad voor een of meer criteria waarvan sprake is in artikel 60 - 2°, met 0,5 punt op een schaal van 10 is gedaald ten opzichte van de resultaten van het vorige jaar, wint de NMBS het advies in van het Raadgevend Comité van de Gebruikers en legt ze aan de Minister die het spoorvervoer onder zijn bevoegdheid heeft, een actieplan voor ter verbetering van de kwaliteit van de dienstverlening op het stuk van die criteria.

Artikel 63

Op basis van het verslag waarvan sprake is in artikel 62, zullen het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en de NMBS jaarlijks, enerzijds, de materies in verband met de kwaliteit van de dienstverlening analyseren en evalueren en, anderzijds, gezamenlijk naar concrete voorstellen zoeken om deze te verbeteren. Het raadgevend comité van de gebruikers en de ombudsdienst worden betrokken bij die evaluatie.

Het resultaat van die werkzaamheden zal voor de NMBS met name dienstig zijn om het Handvest voor de Klant bij te werken.

Nieuwe kwaliteitsdoelstellingen voor de dienstverlening moeten zonnig worden vastgelegd en opgenomen in een bijvoegsel bij het beheerscontract.

Artikel 64

Bij toepassing van de bepalingen van hoofdstuk X van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, intensifieert de NMBS haar samenwerking met het raadgevend comité van de gebruikers en de ombudsdienst, in het kader van de protocollen die ze met die instanties heeft gesloten.

IX. ONDERNEMINGSPLAN

Artikel 65

Bij toepassing van artikel 26 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, vormt het plan "Doelstelling 2005" het ondernemingsplan dat de doelstellingen en de strategie van de NMBS vastlegt.

Dit plan, evenals de beschikkingen betreffende het tewerkstellingsniveau die voorkomen in het protocol van sociaal akkoord dat in februari 1996 bedongen werd tussen de NMBS en de representatieve vakbondsorganisaties, worden door de Staat goedgekeurd als « ondernemingsplan ».

Overeenkomstig het wetsartikel vermeld in het 1ste lid verbindt de NMBS zich ertoe om alle wijzigingen in genoemd plan « Doelstelling 2005 », die een weerslag hebben op de doelstellingen en de strategie op middellange termijn, mee te delen aan de Staat (vertegenwoordigd door de Minister tot wiens bevoegdheden het spoorwegvervoer behoort).

Die mededeling wordt gedaan :

- ter goedkeuring, wat de uitvoering van de taken van openbare dienst betreft;
- ter informatie, wat de andere elementen betreft.

Artikel 66

Uiterlijk tegen 31 december 1997 moet de NMBS een intern systeem voor delegaties en subdelegaties van bevoegdheden aangenomen hebben.

Article 67

Pour le 31 décembre 1997, au plus tard, la SNCB s'engage à établir un premier rapport concernant la réorganisation de sa comptabilité de gestion, tenant compte de la restructuration organisationnelle de l'Entreprise en Centres d'activités et de services.

La SNCB se fixe comme objectif de rendre sa réorganisation comptable opérationnelle pour l'exercice 1998. Pour garantir l'uniformité des règles comptables d'évaluation, ainsi que des moyens de contrôle des données comptables, la comptabilité sera tenue au niveau central pour chaque centre, de manière, notamment, à pouvoir identifier sans ambiguïté l'imputation des compensations et contributions de l'Etat, ainsi que les soutiens financiers octroyés par l'Union européenne.

Article 68

La SNCB poursuivra ses efforts de formation et de motivation de son personnel, afin de dynamiser son attractivité commerciale et d'améliorer la qualification et la productivité du personnel. Chaque année, elle consacrerait au moins 3 % de sa masse salariale totale à la formation et à la requalification de son personnel.

X. DISPOSITIONS DIVERSES

Article 69

La SNCB répond aux demandes de renseignements émanant du Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions ou du Ministère des Communications et de l'Infrastructure et, pour ce dernier, à l'intermédiaire de son Administration du Transport terrestre.

Ne peuvent être concernés par ces demandes, les engagements commerciaux particuliers de la SNCB.

Article 70

La SNCB transmet au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, au Directeur Général de l'Administration du Transport terrestre, en même temps qu'ils sont transmis aux membres du Conseil d'Administration et aux membres du Comité restreint, les documents, en français et en néerlandais, de ces organes.

Article 71

La SNCB donne libre accès à son domaine aux fonctionnaires et agents du service "Transport par rail" de l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure afin qu'ils puissent y exercer des contrôles de sécurité et s'assurer de la bonne exécution des investissements relatifs aux missions de service public, dans le respect des consignes de sécurité mises au point par la SNCB.

L'accès aux installations, équipements et matériels tombant sous le champ d'application des conventions trilatérales Transmanche ainsi que l'accès aux lignes à grande vitesse sont toutefois réglés par un protocole particulier à conclure entre la SNCB et l'Administration du Transport terrestre.

Pour la mise au point, l'adoption et le contrôle des règlements visés à l'article 2 de l'arrêté royal exécutant la directive du Conseil des Communautés européennes 91/440/CEE, l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure bénéficiera du concours d'agents expérimentés qui seront détachés de la SNCB auprès d'elle et placés sous l'autorité de ladite Administration.

XI. SUIVI ET EXECUTION DU CONTRAT DE GESTION

Article 72

La SNCB présente à l'Etat (représenté par l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) l'ensemble des données dont la liste figure à l'annexe 15, lui permettant d'apprécier, pour l'exercice écoulé, la réalisation effective des dispositions la concernant fixées dans le présent contrat de gestion.

L'annexe 16 présente la liste chronologique des rapports que doit fournir la SNCB en vertu des dispositions du présent contrat de gestion.

Article 73

La SNCB s'engage à présenter au Ministre ayant le transport ferroviaire dans ses attributions, pour le 31 décembre 1998 au plus tard, un rapport exposant la démarche que l'entreprise se propose de suivre pour se doter progressivement, au départ d'activités existantes qui

Artikel 67

De NMBS verbindt er zich toe om uiterlijk tegen 31 december 1997 een eerste verslag op te stellen over de reorganisatie van haar beheersboekhouding, rekening houdend met de organisatorische herstructurering van het Bedrijf in bedrijfseenheden en service-eenheden.

De NMBS stelt zich tot doel om de reorganisatie van de boekhouding operationeel te maken tegen het boekjaar 1998. Om de uniformiteit te kunnen garanderen van de boekhoudkundige waarderingsregels en van de controlemiddelen voor de boekhoudkundige gegevens, moet voor elke eenheid de boekhouding centraal worden gevoerd, en wel zodanig dat zonder dubbelzinnigheid de boeking geïdentificeerd kan worden van de compensaties en bijdragen van de Staat, alsook van de financiële steun vanwege de Europese Unie.

Artikel 68

De NMBS zet haar inspanning verder om haar personeel op te leiden en te motiveren, teneinde de commerciële aantrekkelijkheid te dynamiseren en om de kwalificatie en de productiviteit van het personeel te verbeteren. Ieder jaar zal zij minstens 3 % van de totale loonmassa besteden aan opleiding en herkwalificering van haar personeel.

X. DIVERSE BEPALINGEN

Artikel 69

De NMBS antwoordt op de vragen naar inlichtingen vanwege de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort of van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur; wat laatstgenoemd Ministerie betreft, via het Bestuur van het Vervoer te Land.

Die vragen mogen geen betrekking hebben op de bijzondere commerciële verbintenissen van de NMBS.

Artikel 70

De NMBS bezorgt aan de Minister tot wiens bevoegdheid het spoorwegvervoer behoort en aan de Directeur-Generaal van het Bestuur van het Vervoer te Land, op hetzelfde moment als ze worden bezorgd aan de leden van de Raad van Bestuur en aan de leden van het Beperkt Comité, de documenten van die organen, in het Nederlands en het Frans.

Artikel 71

De NMBS verleent vrije toegang tot haar domein aan de ambtenaren en bedienden van de dienst "Spoorvervoer" van het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, opdat ze er enerzijds veiligheidscontroles zouden kunnen uitvoeren en zich anderzijds zouden kunnen vergewissen van de goede uitvoering van de investeringen met betrekking tot de opdrachten van openbare dienst, met inachtneming van de veiligheidsconsignes uitgewerkt door de NMBS.

De toegang tot de installaties, de uitrustingen en het materieel die onder het toepassingsveld van de trilaterale overeenkomsten Transmanche vallen, alsook de toegang tot de hogesnelheidslijnen, worden echter geregeld door een bijzonder protocol dat de NMBS en het Bestuur van het Vervoer te Land moeten afsluiten.

Voor de uitwerking, de aanneming en de controle van de reglementen bedoeld in artikel 2 van het koninklijk besluit tot uitvoering van de richtlijn van de Raad van de Europese Gemeenschappen 91/440/EEG, wordt het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur bijgestaan door ervaren bedienden die van de NMBS naar het Bestuur worden gedetacheerd en die onder het gezag van dat Bestuur staan.

XI. OPVOLGING EN UITVOERING VAN HET BEHEERSCONTRACT

Artikel 72

De NMBS legt aan de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) alle gegevens voor waarvan de lijst voorkomt in bijlage 15 en die het hem mogelijk maken voor het afgelopen boekjaar de werkelijke verwezenlijking te beoordelen van de in dit beheerscontract vastgestelde bepalingen die op haar betrekking hebben.

Bijlage 16 geeft de chronologische lijst van de verslagen die de NMBS krachtens de bepalingen van dit beheerscontract moet verstrekken.

Artikel 73

De NMBS verbindt zich ertoe om tegen uiterlijk 31 december 1998 een verslag voor te leggen aan de Minister die het spoorvervoer onder zijn bevoegdheid heeft, waarin de benadering uiteengezet wordt die het bedrijf voornemens is te volgen om geleidelijk, uitgaande van

seront systématisées et étendues, d'un système d'assurance de la qualité des prestations fournies aux clients ainsi que des prestations que se fournissent les différents services de l'entreprise.

Le système d'assurance de la qualité comprend, notamment, le développement d'un processus constamment réévalué d'autocontrôle, d'identification des causes de non-qualité et de résolution des problèmes mis en évidence.

Article 74

En matière d'environnement, la SNCB prendra, en conformité avec les législations régionales, les mesures tendant à préserver sa réputation de transporteur non-polluant et respectueux de l'environnement.

A cet effet, la SNCB établira un plan d'action pluriannuel en matière d'environnement.

Ce plan mettra particulièrement en évidence les actions entreprises par la SNCB dans les domaines relatifs :

- au traitement des déchets, déchets de bureau, déchets industriels et/ou à caractère ménager;
- au traitement des eaux usées;
- au respect de la nature et des paysages, entretien des talus, utilisation d'herbicides et protection des eaux de surface et des nappes phréatiques;
- aux consommations d'énergie et aux économies à réaliser.

Dans le cadre de son plan d'action, la SNCB développera les mesures de protection de l'environnement à prendre à l'occasion de la réalisation de nouvelles lignes (lignes à grande vitesse). Ces mesures viseront, notamment, la limitation des nuisances envers les riverains en matière de protection acoustique et de respect du paysage.

Article 75

Si, au terme d'un exercice, la SNCB n'atteint pas l'un des 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 l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure).

Sauf en cas de force majeure, des pénalités seront imposées à l'entreprise si elle n'atteint pas sur base annuelle, un ou plusieurs seuils de production définis aux articles 11, 12 et 13 ou si le nouveau plan de transport de mai 1998 n'atteint pas l'objectif précisé à l'article 17.

Dans le premier cas, la contribution financière annuelle prévue à l'article 33 est réduite au prorata des productions non réalisées. Dans le second cas, elle est réduite proportionnellement au rapport entre l'offre effectivement programmée et l'offre programmée qui est prévue à l'article 17.

XII. CLAUSES DE SAUVEGARDE

Article 76

Si des événements, notamment de force majeure, ou des décisions imprévues intervenaient et rendaient certaines clauses du présent contrat de gestion inapplicables ou interdisaient d'atteindre les objectifs prévus, l'Etat et la SNCB se concerteraient pour en examiner les raisons et définir les mesures à prendre pour y remédier.

L'alinéa précédent peut s'appliquer, entre autres, en cas de détérioration de la position de la SNCB en raison d'une intensification substantielle de la concurrence à laquelle est soumise le réseau belge.

Le cas échéant, le résultat de la concertation visée à l'alinéa 1^{er}, est entériné dans un avenant au présent contrat de gestion.

Au nom de l'Etat belge :

Le Ministre des Transports,
M. DAERDEN

Au nom de la SNCB :

Le Président du Conseil d'Administration,
M. DAMAR
L'Administrateur délégué,
E. SCHOUPE

bestaande activiteiten die zullen gesystematiseerd en uitgebreid worden, een systeem van kwaliteitszorg op te zetten voor de aan de klanten geleverde prestaties en voor de prestaties die de verschillende diensten van het bedrijf aan elkaar leveren.

Het systeem van kwaliteitszorg omvat, onder meer, de ontwikkeling van een voortdurend geherevalueerd proces van zelfcontrole, identificatie van de oorzaken van slechte kwaliteit en oplossing van de tot uiting gekomen problemen.

Artikel 74

Inzake milieu zal de NMBS, conform de gewestelijke wetgevingen, de maatregelen nemen om haar reputatie te vrijwaren van niet vervuילend vervoerder die het milieu respecteert.

Daartoe zal de NMBS een meerjaren-milieu-actieplan opmaken.

In dit plan zullen de acties in het licht gesteld worden die de NMBS op de volgende vlakken onderneemt :

- verwerking van afval, kantoorafval, industrieel afval en/of afval van huishoudelijke aard;
- verwerking van afvalwater;
- respect voor de natuur en het landschap, onderhoud van de bermen, gebruik van onkruidverdelgers en bescherming van oppervlaktewater en grondwater;
- energieverbruik en te realiseren besparingen.

In het raam van haar actieplan zal de NMBS de milieubeschermingsmaatregelen ontwikkelen die bij de verwezenlijking van nieuwe lijnen (hogesnelheidslijnen) moeten genomen worden. Deze maatregelen beogen onder meer de beperking van de hinder voor omwonenden, inzake bescherming tegen lawaai en respect voor het landschap.

Artikel 75

Als de NMBS op het einde van een boekjaar één van de in dit beheerscontract vermelde doelstellingen niet bereikt, onderzoekt ze de redenen ervan en bepaalt ze de maatregelen om dat te verhelpen; die maatregelen legt ze voor aan de Staat (vertegenwoordigd door het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur).

Behoudens gevallen van overmacht, zal het Bedrijf boetes, opgelegd krijgen als het, op jaarbasis, een of meer van de in de artikelen 11, 12, en 13 bepaalde productiecijfers niet bereikt of als het nieuw vervoerplan van mei 1998 het in artikel 17 vooropgestelde oogmerk niet bereikt.

In het eerste geval zal de in artikel 33 bepaalde jaarlijkse financiële bijdrage worden verminderd naar rata van de niet gerealiseerde productie. In het tweede geval wordt ze evenredig verminderd met de verhouding tussen het werkelijk geprogrammeerd aanbod en het in artikel 17 vooropgesteld geprogrammeerd aanbod.

XII. VRIJWARINGSCLAUSULES

Artikel 76

Als er zich gebeurtenissen, o.m. gevallen van overmacht, of onvoorziene beslissingen voordoen die de toepassing van bepaalde clausules van dit beheerscontract onmogelijk zouden maken of het bereiken van de vooropgestelde doelstellingen zouden verhinderen, zullen de Staat en de NMBS overleg plegen om de redenen ervan te onderzoeken en de te nemen maatregelen te bepalen om dat te verhelpen.

De vorige alinea kan onder andere worden toegepast als de positie van de NMBS slechter wordt wegens een wezenlijke verheving van de concurrentie waaraan ze onderhevig is op het Belgische net.

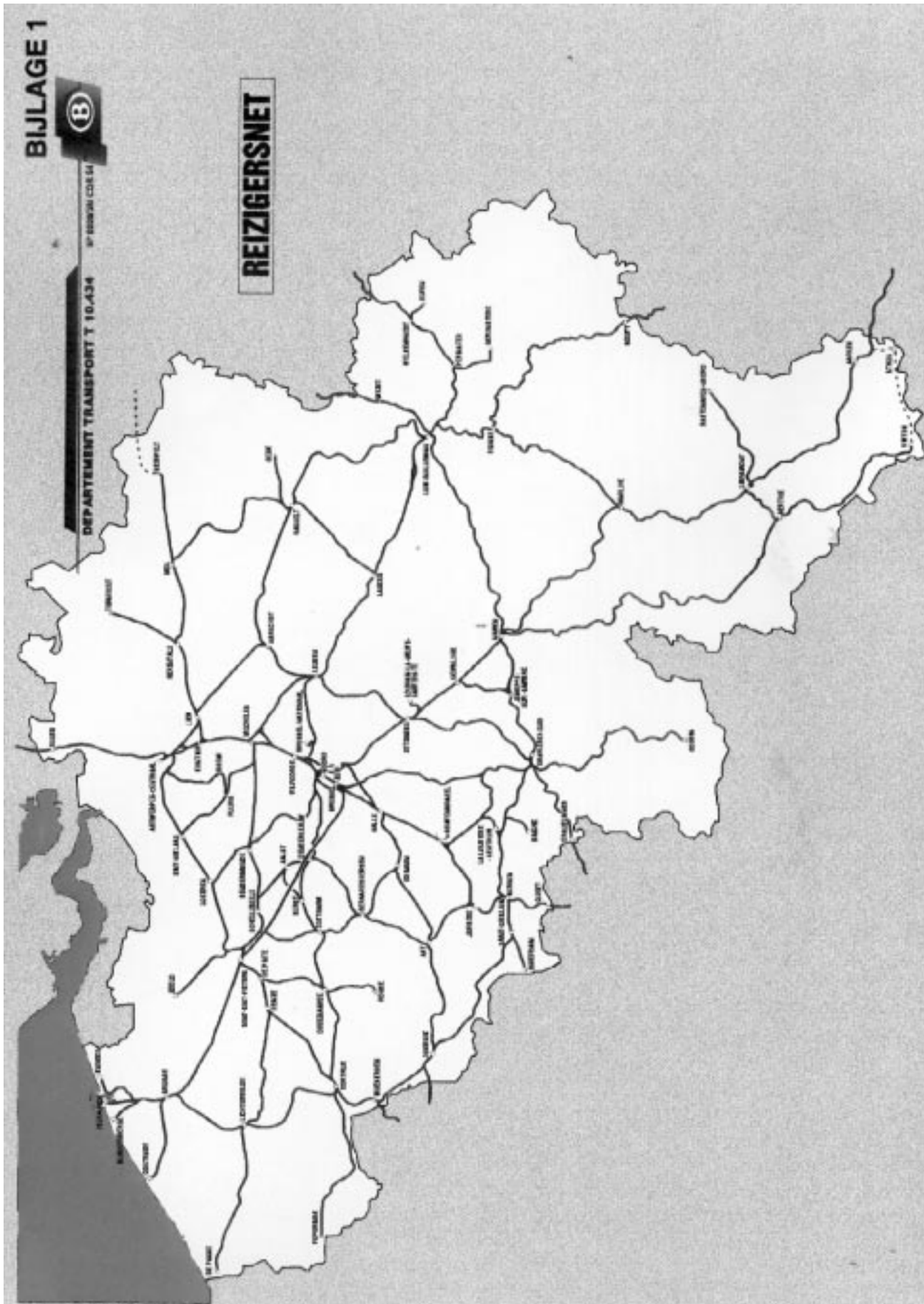
Desgevallend wordt het resultaat van het in de eerste alinea bedoelde overleg bekrachtigd in een bijvoegsel bij dit beheerscontract.

In naam van de Belgische Staat :

De Minister van Vervoer,
M. DAERDEN

In naam van de NMBS :

De Voorzitter van de Raad van Bestuur,
M. DAMAR
De Gedelegeerd Bestuurder,
E. SCHOUPE



Annexe 2

GARES A STATUT "INTERVILLE"

AARSCHOT
 ALOST
 ANVERS-BERCHEM
 ANVERS-CENTRAL
 ARLON
 ATH
 AUDENARDE
 BRAINE-L'ALLEUD
 BRAINE-LE-COMTE
 BRUGES
 BRUXELLES-NATIONAL-AEROPORT
 BRUXELLES-CENTRAL
 BRUXELLES-MIDI
 BRUXELLES-NORD
 BRUXELLES-Q. L.
 BRUXELLES-SCHUMAN
 CHARLEROI-SUD
 CINEY
 COURTRAI
 DEINZE
 DENDERLEEUV
 ENGHEN
 ETTERBEEK
 GAND-DAMPOORT
 GAND-SAINT-PIERRE
 GEMBLOUX
 GRAMMONT
 HAL
 HASSELT
 HERENTALS
 HUY
 LA LOUVIÈRE-CENTRE
 LANDEN
 LEUZE
 LIBRAMONT
 LICHTERVELDE
 LIEDEKERKE
 LIÈGE-GUILLEMIN
 LIERRE
 LOKEREN
 LOUVAIN
 LOUVAIN-LA-NEUVE-UNIVERSITÉ
 LUTTRE
 MALINES
 MALINES-NEKKERSPOEL
 MONS
 MOUSCRON
 NAMUR
 NIVELLES
 OSTENDE
 OTTIGNIES
 ROULERS
 SAINT-GHISLAIN
 SAINT-NICOLAS
 SAINT-TROND
 SCHAARBEEK
 SOIGNIES
 TAMINES
 TERMONDE
 TIRLEMONT
 TOURNAI
 TUBIZE
 VERVIERS-CENTRAL
 VILVORDE
 WAREGEM
 WAREMME
 WAVRE
 WETTEREN
 ZOTTEGEM

Bijlage 2

STATIONS MET « INTERSTEDELIJKE » STATUUT

AALST
 AARLEN
 AARSCHOT
 AAT
 ANTWERPEN-BERCHEM
 ANTWERPEN-CENTRAAL
 BERGEN
 BORGWORM
 BRUGGE
 BRUSSEL-CENTRAAL
 BRUSSEL-LEOPOLDSWIJK
 BRUSSEL-NATIONAAL-LUCHTHAVEN
 BRUSSEL-NOORD
 BRUSSEL-SCHUMAN
 BRUSSEL-ZUID
 CHARLEROI-ZUID
 CINEY
 DEINZE
 DENDERLEEUV
 DENDERMONDE
 DOORNIK
 EDINGEN
 EIGENBRAKEL
 ETTERBEEK
 GEMBLOUX
 GENT-DAMPOORT
 GENT-SINT-PIETERS
 GERAARDSBERGEN
 's-GRAVENBRAKEL
 HALLE
 HASSELT
 HERENTALS
 HOEI
 KORTRIJK
 LA LOUVIÈRE-CENTRUM
 LANDEN
 LEUVEN
 LEUZE
 LIBRAMONT
 LICHTERVELDE
 LIEDEKERKE
 LIER
 LOKEREN
 LOUVAIN-LA-NEUVE-UNIVERSITÉ
 LUIK-GUILLEMIN
 LUTTRE
 MECHELEN
 MECHELEN-NEKKERSPOEL
 MOESKROEN
 NAMEN
 NIJVEL
 OOSTENDE
 OTTIGNIES
 OUDENAARDE
 ROESELARE
 SAINT-GHISLAIN
 SCHAARBEEK
 SINT-NIKLAAS
 SINT-TRUIDEN
 TAMINES
 TIENEN
 TUBEKE
 VERVIERS-CENTRAAL
 VILVORDE
 WAREGEM
 WEVER
 WETTEREN
 ZINNIK
 ZOTTEGEM

Annexe 3

GARES ET POINTS D'ARRET A STATUT "LOCAL"

AALTER
AARSELE
ACREN
AISEAU
ALKEN
ALOST-KERREBROEK
AMAY
AMPSIN
ANDENNE
ANGLEUR
ANS
ANSEREMME
ANTOING
ANVERS-DAM
ANVERS-NOORDERDOKKEN
ANVERS-EST
ANVERS-SUD
ANZEGEM
APPELTERRE
ARCHENNES
ASSE
ASSESE
AUVELAIS
AYE
AYWAILLE
BAASRODE-SUD
BALEGEM-SUD
BALEGEM-VILLAGE
BALEN
BAMBRUGGE
BARVAUX
BAS-OHA
BASSE-WAVRE
BASTOGNE-NORD
BASTOGNE-SUD
BEAURAING
BEERNEM
BEERSEL
BEGIJNENDIJK
BEIGNÉE
BELLEM
BELSELE
BERCHEM-SAINTE-AGATHE
BERINGEN
BERLAAR
BERTRIX
BERZÉE
BEUZET
BEVEREN
BIERGES-WALIBI
BIERSET-AWANS
BILZEN
BINCHE
BISSEGEM
BLANKENBERGE
BLANMONT
BLATON
BLÉRET
BOCKSTAEL
BOECHOUT
BOITSFORT
BOKRIJK
BOMAL
BOOISCHOT
BOOM

Bijlage 3

STATIONS EN STOPPLAATSEN MET "LOKAAL" STATUUT

AALST-KERREBROEK
AALTER
AARSELE
ACREN
AISEAU
ALKEN
AMAY
AMPSIN
ANDENNE
ANGLEUR
ANS
ANSEREMME
ANTOING
ANTWERPEN-DAM
ANTWERPEN-NOORDERDOKKEN
ANTWERPEN-OOST
ANTWERPEN-ZUID
ANZEGEM
APPELTERRE
ASSE
ASSESE
AUVELAIS
AYE
AYWAILLE
BAASRODE-ZUID
BALEGEM-DORP
BALEGEM-ZUID
BALEN
BAMBRUGGE
BARVAUX
BAS-OHA
BASSE-WAVRE
BASTENAKEN-NOORD
BASTENAKEN-ZUID
BEAURAING
BEERNEM
BEERSEL
BEGIJNENDIJK
BEIGNÉE
BELLEM
BELSELE
BERINGEN
BERLAAR
BERTRIX
BERZÉE
BEUZET
BEVEREN
BIERGES
BIERSET-AWANS
BILZEN
BINCHE
BISSEGEM
BLANKENBERGE
BLANMONT
BLATON
BLÉRET
BOCKSTAEL
BOECHOUT
BOKRIJK
BOMAL
BOOISCHOT
BOOM
BOONDAAL
BOORTMEERBEEK
BORDET

BOONDAEL
BOORTMEERBEEK
BORDET
BORNEM
BOURG-LEOPOLD
BOUSSU
BOUWEL
BRACQUEGNIES
BRESSOUX
BRUGELETTE
BRUGES-SAINT-PIERRE
BRUXELLES-CHAPELLE
BRUXELLES-CONGRÈS
BUDA
BUGGENHOUT
BUIZINGEN
BURST
CALLENELLE
CAMBRON-CASTEAU
CARLSBOURG
CARNIÈRES
CEROUX-MOUSTY
CHAPELLE-DIEU
CHAPOIS
CHARLEROI-OUEST
CHASTRE
CHÂTEAU-DE-SEILLES
CHÂTELET
CHÉNÉE
COMBLAIN-LA-TOUR
COMINES
COO
COUILLET
COUR-SUR-HEURE
COURCELLES-MOTTE
COURRIÈRE
COURT-SAINT-ÉTIENNE
COUVIN
DAVE-SAINT-MARTIN
DE HOEK
DE PINTE
DELTA
DIEGEM
DIEPENBEEK
DIEST
DILBEEK
DINANT
DIXMUDE
DOLHAIN-GILEPPE
DUFFEL
DUINBERGEN
ECAUSSINNES
EDE
EEKLO
EICHEM
EINE
EKE-NAZARETH
EKEREN
ENGIS
EPPEGEM
ERBISOEUL
EREMBODEGEM
ERNAGE
ERPE-MERE
ERPS-KWERPS
ERQUELINNES
ERQUELINNES-VILLAGE
ESNEUX
ESSEN

BORNEM
BOSVOORDE
BOUSSU
BOUWEL
BRACQUEGNIES
BRESSOUX
BRUGELETTE
BRUGGE-SINT-PIETERS
BRUSSEL-CONGRES
BRUSSEL-KAPELLEKERK
BUDA
BUGGENHOUT
BUIZINGEN
BURST
CALLENELLE
CAMBRON-CASTEAU
CARLSBOURG
CARNIÈRES
CEROUX-MOUSTY
CHAPELLE-DIEU
CHAPOIS
CHARLEROI-WEST
CHASTRE
CHÂTEAU-DE-SEILLES
CHÂTELET
CHÉNÉE
COMBLAIN-LA-TOUR
COO
COUILLET
COUR-SUR-HEURE
COURCELLES-MOTTE
COURRIÈRE
COURT-SAINT-ÉTIENNE
COUVIN
DAVE-SAINT-MARTIN
DE HOEK
DE PANNE
DE PINTE
DELTA
DIEGEM
DIEPENBEEK
DIEST
DIKSMUIDE
DILBEEK
DINANT
DOLHAIN-GILEPPE
DRONGEN
DUFFEL
DUINBERGEN
ECAUSSINNES
EDE
EEKLO
EERKEN
EICHEM
EINE
EKE-NAZARETH
EKEREN
ENGIS
EPPEGEM
ERBISOEUL
EREMBODEGEM
ERNAGE
ERPE-MERE
ERPS-KWERPS
ERQUELINNES
ERQUELINNES-DORP
ESNEUX
ESSEN
ESSENE-LOMBEEK

ESSENE-LOMBEEK
EUPEN
EVERE
EZEMAAL
FAMILLEUREUX
FARCIENNES
FAUX
FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER
FLAWINNE
FLÉMALLE-GRANDE
FLÉMALLE-HAUTE
FLEURUS
FLORÉE
FLOREFFE
FLORENVILLE
FLORIVAL
FONTAINE-VALMONT
FORCHIES
FORRIERES
FOREST-EST
FOREST-MIDI
FORRIERES
FRAIPONT
FRAMERIES
FRANCHIMONT
FRANIERE
FROYENNES
FURNES
GAMMERAGES
GASTUCHE
GAVERE-ASPER
GEDINNE
GEEL
GENDRON-CELLES
GENK
GENLY
GENTBRUGGE
GENVAL
GERONSTÈRE
GHLIN
GLONS
GODARVILLE
GODINNE
GONTRODE
GOUVY
GOUY-LEZ-PIÉTON
GRAIDE
GROENENDAAL
GROOT-BIJGAARDEN
GRUPONT
HAACHT
HAALTERT
HABAY
HAININ
HAM-SUR-HEURE
HAM-SUR-SAMBRE
HAMBOS
HAMOIR
HANSBEKE
HARCHIES
HARELBEKE
HAREN
HAREN-SUD
HAUTE-FLÔNE
HAVERSIN
HAVRÉ
HEIDE
HEIST
HEIST-OP-DEN-BERG
HEIZIJDE

EUPEN
EVERE
EZEMAAL
FAMILLEUREUX
FARCIENNES
FAUX
FEXHE-LE-HAUT-CLOCHER
FLAWINNE
FLÉMALLE-GRANDE
FLÉMALLE-HAUTE
FLEURUS
FLORÉE
FLOREFFE
FLORENVILLE
FLORIVAL
FONTAINE-VALMONT
FORCHIES
FORRIERES
FRAIPONT
FRAMERIES
FRANCHIMONT
FRANIÈRE
FROYENNES
GALMAARDEN
GASTUCHE
GAVERE-ASPER
GEDINNE
GEEL
GENDRON-CELLES
GENK
GENLY
GENTBRUGGE
GENVAL
GERONSTÈRE
GHLIN
GLAAIEN
GODARVILLE
GODINNE
GONTRODE
GOUVY
GOUY-LEZ-PIÉTON
GRAIDE
GROENENDAAL
GROOT-BIJGAARDEN
GRUPONT
HAACHT
HAALTERT
HABAY
HAININ
HAM-SUR-HEURE
HAM-SUR-SAMBRE
HAMBOS
HAMOIR
HANSBEKE
HARCHIES
HARELBEKE
HAREN
HAREN-ZUID
HAUTE-FLÔNE
HAVERSIN
HAVRÉ
HEIDE
HEIST
HEIST-OP-DEN-BERG
HEIZIJDE
HEMIKSEM
HENNUYÈRES
HERENT
HERNE

HEMIKSEM
HENNUYÈRES
HERENT
HERNE
HERSEAUX
HERSTAL
HERZELE
HEUSDEN
HEVER
HEVERLEE
HILLEGEM
HOBOKEN-POLDER
HOEILAAART
HOFSTADE
HOLLEKEN
HONY
HOURAING
HOURPES
HOUYET
HOVE
HUIZINGEN
IDDERGEM
IDEGEM
INGELMUNSTER
IZEGEM
JAMBES
JAMBES-EST
JAMIOULX
JEMAPPES
JEMELLE
JEMEPPE-SUR-MEUSE
JEMEPPE-SUR-SAMBRE
JETTE
JURBISE
JUSLENVILLE
KALMTHOUT
KAPELLE-OP-DEN-BOS
KAPELLEN
KESSEL
KIEWIT
KIJKUIT
KNOKKE
KOKSIJDE
KONTICH
KORTEMARK
KORTENBERG
KWATRECHT
LA HULPE
LA LOUVIERE-SUD
LA PANNE
LA ROCHE
LABUISSIÈRE
LANDEGEM
LANDELIES
LANDSKOUTER
LANGDORP
LE CAMPINAIRE
LEBBEKE
LEDE
LEIGNON
LEMAN
LEMBEEK
LENS
LESSINES
LEVAL
LIÈGE-JONFOSSE
LIÈGE-PALAIS
LIERDE
LIERS

HERSEAUX
HERSTAL
HERZELE
HEUSDEN
HEVER
HEVERLEE
HILLEGEM
HOBOKEN-POLDER
HOEILAAART
HOFSTADE
HOLLEKEN
HONY
HOURAING
HOURPES
HOUYET
HOVE
HUIZINGEN
IDDERGEM
IDEGEM
IEPER
INGELMUNSTER
IZEGEM
JAMBES
JAMBES-EST
JAMIOULX
JEMAPPES
JEMELLE
JEMEPPE-SUR-MEUSE
JEMEPPE-SUR-SAMBRE
JETTE
JURBEKE
JUSLENVILLE
KALMTHOUT
KAPELLEN
KAPELLEN-OP-DEN-BOS
KESSEL
KIEWIT
KIJKUIT
KNOKKE
KOKSIJDE
KOMEN
KONTICH
KORTEMARK
KORTENBERG
KWATRECHT
LA HULPE
LA LOUVIÈRE-ZUID
LA ROCHE
LABUISSIÈRE
LANDEGEM
LANDELIES
LANDSKOUTER
LANGDORP
LE CAMPINAIRE
LEBBEKE
LEDE
LEIGNON
LEMAN
LEMBEEK
LENS
LEOPOLDSBURG
LESSEN
LEVAL
LIERDE
LIERS
LIGNY
LILLOIS
LIMAL
LINKEBEEK

LIGNY
LILLOIS
LIMAL
LINKEBEEK
LISSEWEGE
LOBBES
LODELINSART
LOMMEL
LONDERZEEL
LONZÉE
LOT
LUCHTBAL
LUSTIN
MAFFLE
MALDEREN
MANAGE
MARBEHAN
MARCHE-EN-FAMENNE
MARCHE-LES-DAMES
MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES
MARCHIENNE-AU-PONT
MARCHIENNE-ZONE
MARIA-AALTER
MARIEMBOURG
MARLOIE
MASNUY-SAINT-PIERRE
MAUBRAY
MAZY
MEISER
MELKOUWEN
MELLE
MELREUX-HOTTON
MELSELE
MENIN
MERCHTEM
MERELBEKE
MÉRODE
MÉRY
MÉVERGNIES-ATTRE
MILMORT
MOENSBERG
MOL
MOLLEM
MOMALLE
MONT-SAINT-GUIBERT
MOORTSELE
MORLANWELZ
MORTSEL
MORTSEL-DEURNESTEENWEG
MORTSEL-OUDE-GOD
MOUSTIER
MUIZEN
MUNKZWALM
NAMÉCHE
NANNINE
NATOYE
NEERPELT
NEERWINDEN
NESSONVAUX
NEUFCHÂTEAU
NEUFVILLES
NIEL
NIEUWKERKEN-WAAS
NIJLEN
NIMY
NINOVE
NOSSEGEM
OBAIX-BUZET
OBOURG

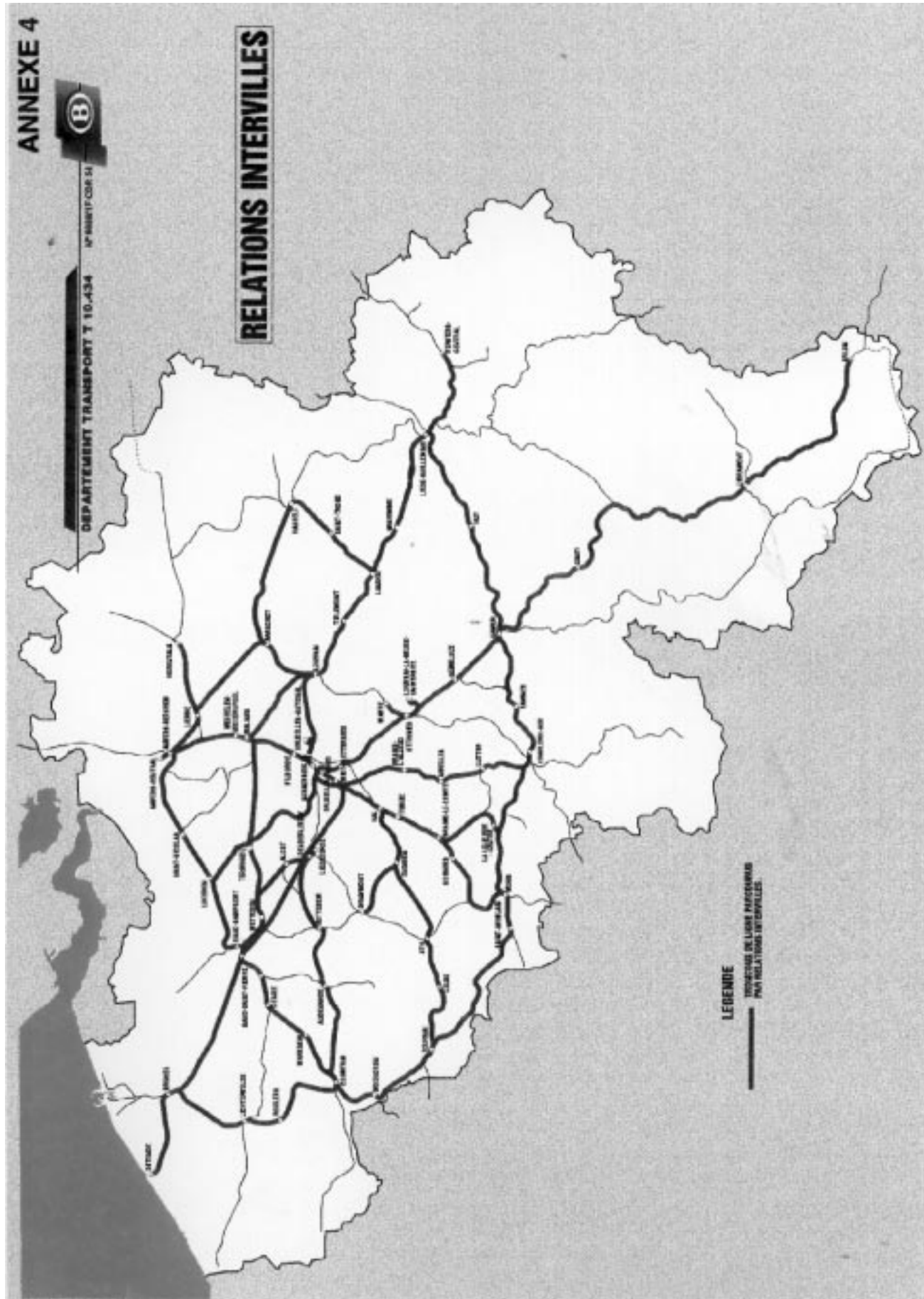
LISSEWEGE
LOBBES
LODELINSART
LOMMEL
LONDERZEEL
LONZÉE
LOT
LUCHTBAL
LUIK-JONFOSSE
LUIK-PALEIS
LUSTIN
MAFFLE
MALDEREN
MANAGE
MARBEHAN
MARCHE-EN-FAMENNE
MARCHE-LES-DAMES
MARCHE-LEZ-ECAUSSINNES
MARCHIENNE-AU-PONT
MARCHIENNE-ZONE
MARIA-AALTER
MARIEMBOURG
MARLOIE
MASNUY-SAINT-PIERRE
MAUBRAY
MAZY
MEISER
MELKOUWEN
MELLE
MELREUX-HOTTON
MELSELE
MENEN
MERCHTEM
MERELBEKE
MERODE
MÉRY
MÉVERGNIES-ATTRE
MILMORT
MOENSBERG
MOL
MOLLEM
MOMALLE
MONT-SAINT-GUIBERT
MOORTSELE
MORLANWELZ
MORTSEL
MORTSEL-DEURNESTEENWEG
MORTSEL-OUDE-GOD
MOUSTIER
MUIZEN
MUNKZWALM
NAMÉCHE
NANINNE
NATOYE
NEERPELT
NEERWINDEN
NESSONVAUX
NEUFCHÂTEAU
NEUFVILLES
NIEL
NIEUWKERKEN-WAAS
NIJLEN
NIMY
NINOVE
NOSSEGEM
OBAIX-BUZET
OBOURG
OKEGEM
OLEN

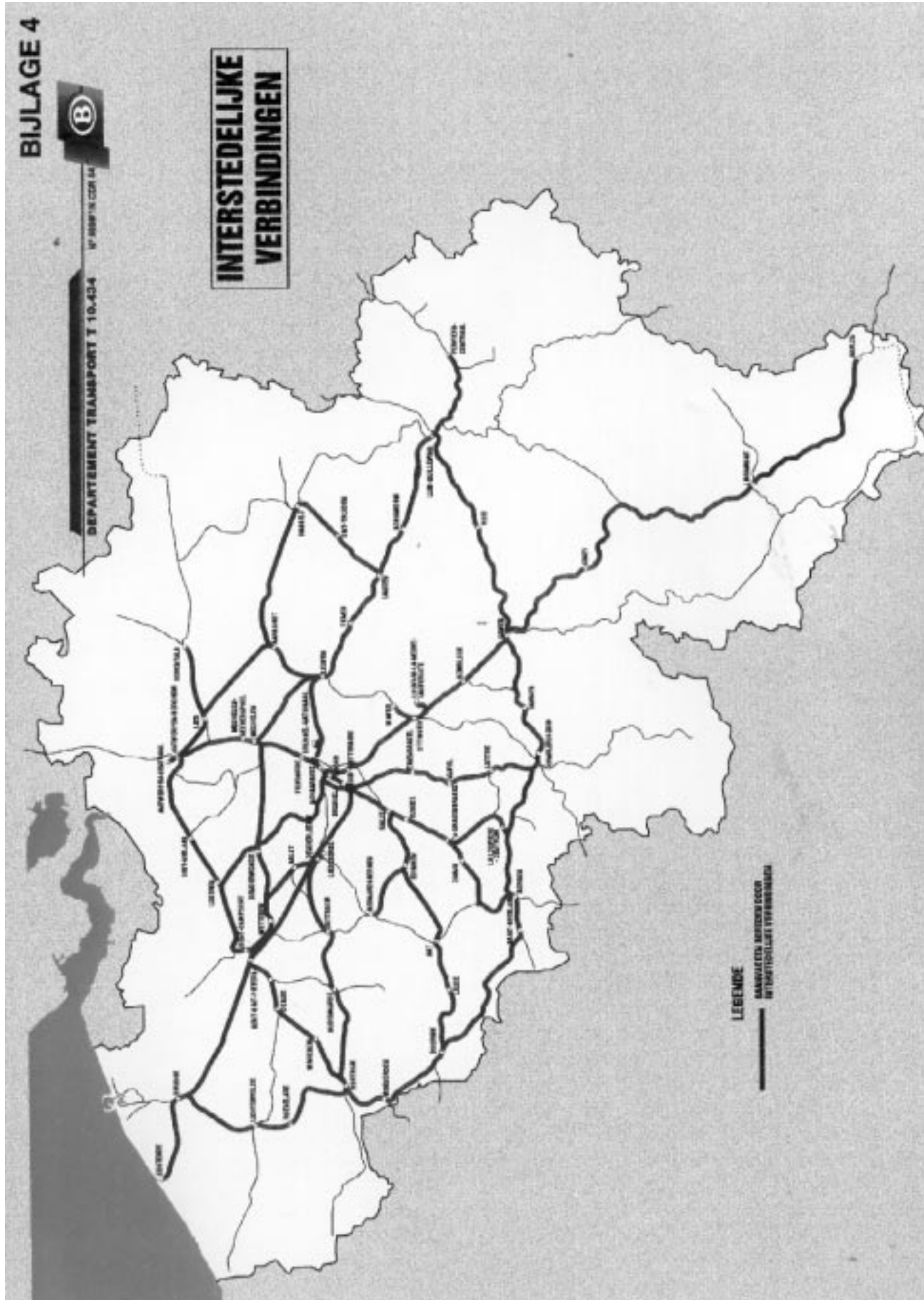
OKEGEM
OLEN
OOSTKAMP
OPWIJK
OUD-HEVERLEE
OUDEGEM
OVERPELT
PALISEUL
PAPIGNIES
PÉCROT
PEPINSTER
PEPINSTER-CITÉ
PÉRUWELZ
PHILIPPEVILLE
PIÉTON
POIX-SAINT-HUBERT
PONT-À-CELLES
PONT-DE-SERAING
POPERINGE
POULSEUR
PROFONDSART
PRY
PUURS
QUAREGNON
QUÉVY
QUIÉVRAIN
REBAIX
REMICOURT
RENAIX
RHISNES
RHODE-SAINT-GENESE
RIVAGE
RIXENSART
RONET
ROUX
RUISBROEK
SAINT-DENIS-BOVESSE
SAINT-GILLES
SAINT-JOB
SART-BERNARD
SCHELDEWINDEKE
SCHELLEBELLE
SCHENDELBEKE
SCHOONAARDE
SCHULEN
SCLAIGNEAUX
SCLESSIN
SERSKAMP
SILLY
SINAAI
SINT-DENIJS-BOEKEL
SINT-JORIS-WEERT
SINT-KATELIJNE-WAVER
SINT-MARIABURG
SINT-MARTENS-BODEGEM
SLEIDINGE
SOLRE-SUR-SAMBRE
SPA
STATTE
STOCKEM
SY
TAMISE
TERHAGEN
TERNAT
TESTELT
THEUX
THIEU
THUIN
THULIN

OOSTKAMP
OPWIJK
OPZULLIK
OUD-HEVERLEE
OUDEGEM
OVERPELT
PALISEUL
PAPEGEM
PECROT
PEPINSTER
PEPINSTER-CITÉ
PÉRUWELZ
PHILIPPEVILLE
PIÉTON
POIX-SAINT-HUBERT
PONT-À-CELLES
PONT-DE-SERAING
POPERINGE
POULSEUR
PROFONDSART
PRY
PUURS
QUAREGNON
QUEVY
QUEVRAIN
REBAIX
REMICOURT
RHISNES
RIVAGE
RIXENSART
RONET
RONSE
ROUX
RUISBROEK
SAINT-DENIS-BOVESSE
SART-BERNARD
SCHELDEWINDEKE
SCHELLEBELLE
SCHENDELBEKE
SCHOONAARDE
SCHULEN
SCLAIGNEAUX
SCLESSIN
SERSKAMP
SINAAI
SINT-AGATHA-BERCHEM
SINT-DENIJS-BOEKEL
SINT-GENESIUS-RODE
SINT-GILLIS
SINT-JOB
SINT-JORIS-WEERT
SINT-KATELIJNE-WAVER
SINT-MARIABURG
SINT-MARTENS-BODEGEM
SLEIDINGE
SOLRE-SUR-SAMBRE
SPA
STATTE
STOCKEM
SY
TEMSE
TERHAGEN
TERNAT
TESTELT
THEUX
THIEU
THUIN
THULIN
TIELEN

TIELEN
TIELT
TILFF
TILLY
TOLLEMBEEK
TONGRES
TORHOUT
TROI-PONTS
TRONCHIENNES
TROOZ
TURNHOUT
UCCLE-CALEVOET
UCCLE-STALLE
VELTEM
VERTRIIK
VERVIERS-PALAIS
VIANE-MOERBEKE
VICHTE
VIELSALM
VIJFHUIZEN
VILLE-POMMEROEUL
VILLERS-LA-VILLE
VIRTON
VISÉ
VIVILLE
VOROUX
VOROUX-GOREUX
WAARSCHOOT
WALCOURT
WATERLOO
WATERMAEL
WEERDE
WELKENRAEDT
WELLE
WERVIK
WESPELAAR-TILDONK
WEVELGEM
WEZEMAAL
WICHELEN
WIJMAAL
WILDERT
WILLEBROEK
WONDELGEM
YPRES
YVES-GOMEZÉE
YVOIR
ZANDBERGEN
ZAVENTEM
ZEDELGEM
ZEEBRUGGE
ZELE
ZELLIK
ZICHEM
ZINGEM
ZWANKENDAMME
ZWIJNDRECHT

TIELT
TILFF
TILLY
TOLLEMBEEK
TONGEREN
TORHOUT
TROI-PONTS
TROOZ
TURNHOUT
UKKEL-KALEVOET
UKKEL-STALLE
VELTEM
VERTRIIK
VERVIERS-PALEIS
VEURNE
VIANE -MOERBEKE
VICHTE
VIELSALM
VIJFHUIZEN
VILLE-POMMEROEUL
VILLERS-LA-VILLE
VIRTON
VISÉ
VIVILLE
VOROUX
VOROUX-GOREUX
VORST-OOST
VORST-ZUID
WAARSCHOOT
WALCOURT
WATERLOO
WATERMAAL
WEERDE
WELKENRAEDT
WELLE
WERVIK
WESPELAAR-TILDONK
WEVELGEM
WEZEMAAL
WICHELEN
WIJMAAL
WILDERT
WILLEBROEK
WONDELGEM
YVES-GOMEZEE
YVOIR
ZANDBERGEN
ZAVENTEM
ZEDELGEM
ZEEBRUGGE
ZELE
ZELLIK
ZICHEM
ZINGEM
ZWANKENDAMME
ZWIJNDRECHT





ANNEXE 5

COMPTE DE RESULTAT
RELATIF AU TRANSPORT INTERIEUR DE VOYAGEURS
ASSURE PAR LES TRAINS DU SERVICE ORDINAIRE

I. PRODUITS D'EXPLOITATION
Produits tarifaires
- Billets et titres de transport assimilés (go-pass; multi-pass;...)

- Cartes - train
- Produits accessoires et autres
Contributions de l' Etat (art 33, 34 et 36)
Prélèvement éventuel sur le capital (art 56 de la loi du 20.12.1995)

II. CHARGES D'EXPLOITATION
Escorte des trains et contrôle dans les trains
Création et vente de titres de transport
Conduite
Energie
Mise à disposition du matériel de transport
Redevance d' infrastructure
Divers

III. EXCEDENT BRUT D' EXPLOITATION

IV. DOTATIONS
Aux amortissements
Diverses
(dont provision pour risques d'accidents, d'insolvabilité et divers)

V. RESULTAT FINANCIER
Produits financiers
Charges financières

VI. RESULTAT COURANT

VII. RESULTAT EXCEPTIONNEL

VIII. RESULTAT NET

BIJLAGE 5

RESULTATENREKENING
MET BETREKKING TOT HET BINNENLANDS VERVOER
VAN REIZIGERS MET TREINEN VAN DE GEWONE DIENST

I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN
Tariefopbrengsten
- Biljetten en daarmee gelijkgestelde vervoerbewijzen (go-pass; multi- pass; ...)
- Treinkaarten
- Bijkomende opbrengsten en andere
Bijdragen van de Staat (art. 33, art. 34, art. 36)
Eventuele onttrekking aan het kapitaal (art. 56 wet van 20.12.1995).

II. BEDRIJFSKOSTEN
Begeleiding van en controle in de treinen
Maken en verkopen van vervoerbewijzen
Besturing
Energie
Beschikbaarstelling vervoermaterieel
Infrastructuurvergoeding
Allerlei

III. BRUTO-BEDRIJFSOVERSCHOT

IV. DOTATIES
Afschrijvingsdotatie
Diverse
(waaronder voorziening voor ongevallen-, insolventie- en diverse risico's)

V. FINANCIËEL RESULTAAT
Financiële opbrengsten
Financiële kosten

VI. RESULTAAT GEWONE BEDRIJFSUITOEFENING

VII. UITZONDERLIJK RESULTAAT

VIII. NETTORESULTAAT

Annexe 6

INVESTISSEMENTS SNCB 1996-2005

(Mio. F.94)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Som.
MODERNISATION											
I.1. Investissements d'intérêt général											
Desserte Aéroport Zaventem	545	525	543	255	0	0	0	0	0	0	1868
Divers	28	20	20	16	16	20	20	20	20	20	200
Total Investissements d'intérêt général	573	545	563	271	16	20	20	20	20	20	2068
I.2. Noeuds											
Bruxelles	568	625	668	420	497	392	787	944	1051	1071	7023
Anvers	128	116	106	145	114	60	85	18	18	33	823
Gand	5	30	20	10	35	10	25	15	15	10	175
Liège	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charleroi	4	31	67	51	49	36	31	76	6	46	397
Total Noeuds	705	802	861	626	695	498	928	1053	1090	1160	8418
I.3. Axes principaux											
Axe 1	786	1225	1236	1058	1037	2294	1685	1359	1303	1489	13472
Axe 2	747	847	1046	1057	1049	788	666	678	545	357	7780
Axe 3	379	931	905	423	313	340	658	1039	1123	692	6803
Axe 4	259	431	385	423	527	508	802	427	537	409	4708
Axe 5	261	587	531	369	422	604	747	710	579	409	5219
Axe 6	65	29	24	149	32	182	182	132	102	104	1001
Axe 7	96	25	45	18	18	35	35	64	73	75	484
Axe 8	0	80	180	185	161	67	95	95	250	210	1323
Total Axes	2593	4155	4352	3682	3559	4818	4870	4504	4512	3745	40790
I.4. Axes Complémentaires	1064	825	564	752	576	1042	1269	1335	1383	1323	10133
I.5. Voies accessoires	152	38	104	116	265	251	418	329	302	172	2147
I.6. MARCHANDISES											
Axe Nord-Sud	730	1137	1343	1290	1128	1005	0	0	0	0	6633
Port d'Anvers et Anvers-Nord	351	733	903	1212	1495	702	762	805	869	550	8382

(Mio. F.94)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Som.
Port de Gand	99	54	304	289	39	39	54	54	54	54	1040
Port de Zeebrugge	87	176	186	186	111	110	136	136	136	136	1400
2ème accès d'Anvers					200	1500	782	700	1185	1529	5896
TOTAL MARCHANDISES	1267	2100	2736	2977	2973	3356	1734	1695	2244	2269	23351
I.7. OUVRAGES D'ART	278	532	500	659	720	1981	1615	1650	1765	1750	11450
I.8. PASSAGES A NIVEAU	466	221	260	187	184	186	276	280	280	260	2600
I.9. INSTALLATIONS DE SECURITE	444	785	722	655	733	767	759	677	672	642	6856
TOTAL INVESTISSEMENTS SUR LIGNES	7542	10003	10662	9925	9721	12919	11889	11543	12268	11341	107813
I.10. ACCUEIL CLIENTELE	1468	1466	1404	785	781	711	868	874	854	916	10127
TOTAL INFRASTRUCTURE	9010	11469	12066	10710	10502	13630	12757	12417	13122	12257	117940
II. Restructuration service intérieur											
II.1 Bâtiments de service	328	266	266	229	230	228	256	251	251	246	2551
II.2. Restructuration, Equipements	897	1222	922	1173	1087	850	747	737	587	587	8809
TOTAL RESTRUCTURATION SERVICE INTERIEUR	1225	1488	1188	1402	1317	1078	1003	988	838	833	11360
III. INFRASTRUCTURE MIXTE											
P1 : FRONTIERE FRANCAISE - LEMBEEK	100	190									290
P2 : LEMBEEK - BRUXELLES-MIDI	1000	400	700	700	800	700	600	500			5400
P3 : BRUXELLES°NORD - HELECINE	570	1320	2110	1310	1600	1490	1070				9470
P4 : HELECINE - LIEGE	600	1000	1670	1800	1900	1900	700				9570
P5 : LIEGE - DEUTSCHE GRENZE											
P6 : BRUXELLES°NORD - ANTWERPEN (gare & tunnel incl.)	70	819	1058	1232	1240	1450	1090	2970	1459	520	11908
P7 : ANTWERPEN (passé le tunnel) - frontière néerlandaise)											
TOTAL INFRASTRUCTURE MIXTE	2340	3729	5538	5042	5540	5540	3460	3470	1459	520	36638
IV MATERIEL											
IV.1. Matériel voyageurs											
automotrices	5521	7788	6562	8540	2873	1939	535	522	525	110	34915
voitures	4270	2720	2147	3528	3528	3539	3539	3078	222	222	26793
locomotives	337	1435	2314	1793	1688	661	661	661	1514	3706	14770
IV.2. Matériel marchandises											
locomotives de manoeuvre	652	650	1295	1295	1735	1735	883	883	883	886	10897
wagons	184	200	200	200	760	1040	1600	1600	1600	1600	8984
IV.3. Ateliers et divers											
charrois automobiles	146	148	151	153	156	156	156	156	151	146	1519
divers	1	9	141	150	150	150	151				752
ateliers M	1375	920	874	440	166	435	600	615	1925	1170	8520
équipements ateliers M	420	520	300	120	90	270	250	250	250	250	2720
TOTAL MATERIEL	12906	14390	13984	16219	11146	9925	8375	7765	7070	8090	109870
V. INFORMATIQUE-SERVICES GENERAUX											
Informatique	700	800	650	600	450	410	500	800	650	500	6060
équipements informatiques	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1000
TOTAL INFORMATIQUE ET S.G.	800	900	750	700	550	510	600	900	750	600	7060
VI. INVESTISSEMENTS TGV											
VI.1. Exclusivement infrastructure LGV											
P1 : FRONTIERE FRANCAISE - LEMBEEK	5600	2800									8400
P2 : LEMBEEK - BRUXELLES-MIDI	2000	800	200	200	100						3300
P3 : BRUXELLES-NORD - HELECINE	600	2300	2400	1751	1454	500					9005
P4 : HELECINE - LIEGE	600	1700	3300	2400	1500	467					9967
P5 : LIEGE - DEUTSCHE GRENZE	137	391	1871	2611	4518	4504	4000	3041	2022	1366	24461
P6 : BRUXELLES--NORD - ANTWERPEN (gare & tunnel incl.)	102	850	1299	1388	1696	1141	2042	818	1108	363	10807
P7 : ANTWERPEN (passé tunnel) - Front. Neerlandaise	38	91	91	393	1099	1774	1773	1682	1834	501	9276
VI.2. Rames PBKA + EUROSTAR	1755	2488									4243
TOTAL INVESTISSEMENTS LGV	10832	11420	9161	8743	10367	8386	7815	5541	4964	2230	79459
VI. Rachat de matériel roulant	1579	1488	2013				709	1139		496	7424
TOTAL	38692	44884	44700	42816	39422	39069	34719	32220	28203	25026	369751

Bijlage 6

INVESTERINGEN NMBS 1996-2005

(Mio. F.94)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Totaal
MODERNISERING											
I.1. Investerings van algemeen nut											
Bediening luchthaven Zaventem	545	525	543	255	0	0	0	0	0	0	1868
Diversen	28	20	20	16	16	20	20	20	20	20	200
Totaal investeringen « Algemeen nut »	573	545	563	271	16	20	20	20	20	20	2068
I.2. Knooppunten											
Brussel	568	625	668	420	497	392	787	944	1051	1071	7023
Antwerpen	128	116	106	145	114	60	85	18	18	33	823
Gent	5	30	20	10	35	10	25	15	15	10	175
Luik	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Charleroi	4	31	67	51	49	36	31	76	6	46	397
Totaal Knooppunten	705	802	861	626	695	498	928	1053	1090	1160	8418
I.3. Hoofdassen											
As 1	786	1225	1236	1058	1037	2294	1685	1359	1303	1489	13472
As 2	747	847	1046	1057	1049	788	666	678	545	357	7780
As 3	379	931	905	423	313	340	658	1039	1123	692	6803
As 4	259	431	385	423	527	508	802	427	537	409	4708
As 5	261	587	531	369	422	604	747	710	579	409	5219
As 6	65	29	24	149	32	182	182	132	102	104	1001
As 7	96	25	45	18	18	35	35	64	73	75	484
As 8	0	80	180	185	161	67	95	95	250	210	1323
Totaal Assen	2593	4155	4352	3682	3559	4818	4870	4504	4512	3745	40790
I.4. Aanvullende Assen	1064	825	564	752	576	1042	1269	1335	1383	1323	10133
I.5. Bijsporen	152	38	104	116	265	251	418	329	302	172	2147
I.6. GOEDEREN											
As Noordzuid	730	1137	1343	1290	1128	1005	0	0	0	0	6633
Haven Antwerpen + Antwerpen Noord	351	733	903	1212	1495	702	762	805	869	550	8382
Haven Gent	99	54	304	289	39	39	54	54	54	54	1040
Haven Zeebrugge	87	176	186	186	111	110	136	136	136	136	1400
2de toegang Antwerpen					200	1500	782	700	1185	1529	5896
TOTAAL GOEDEREN	1267	2100	2736	2977	2973	3356	1734	1695	2244	2269	23351
I.7. KUNSTWERKEN	278	532	500	659	720	1981	1615	1650	1765	1750	11450
I.8. OVERWEGEN	466	221	260	187	184	186	276	280	280	260	2600
I.9. VEILIGHEIDSINSTALLATIES	444	785	722	655	733	767	759	677	672	642	6856
TOTAAL INVESTERINGEN LIJNEN	7542	10003	10662	9925	9721	12919	11889	11543	12268	11341	107813
I.10. ONTHAAL REIZIGERS	1468	1466	1404	785	781	711	868	874	854	916	10127
TOTAAL INFRASTRUCTUUR	9010	11469	12066	10710	10502	13630	12757	12417	13122	12257	117940
II. HERSTRUCTURERING INTERNE DIENST											
II.1 Dienstgebouwen	328	266	266	229	230	228	256	251	251	246	2551
II.2. Herstructurering, uitrustingen	897	1222	922	1173	1087	850	747	737	587	587	8809
TOTAAL HERSTRUCTURERING INTERNE DIENST	1225	1488	1188	1402	1317	1078	1003	988	838	833	11360
III. INFRASTRUCTUUR GEMEENGDE LIJNEN											
P1 : FRANSE GRENS - LEMBEEK	100	190									290
P2 : LEMBEEK - BRUSSEL-ZUID	1000	400	700	700	800	700	600	500			5400
P3 : BRUSSEL-NORD - HELECINE	570	1320	2110	1310	1600	1490	1070				9470
P4 : HELECINE - LUIK	600	1000	1670	1800	1900	1900	700				9570
P5 : LUIK - DEUTSCHE GRENZE											
P6 : BRUSSEL-NORD - ANTWERPEN (station & tunnel in.)	70	819	1058	1232	1240	1450	1090	2970	1459	520	11908
P7 : ANTWERPEN (voorbij tunnel) - NEDERLANDSE GRENS											
TOTAAL GEMEENGDE LIJNEN	2340	3729	5538	5042	5540	5540	3460	3470	1459	520	36638
IV MATERIEEL											
IV.1. Reizigersmaterieel											
Motorrijtuigen	5521	7788	6562	8540	2873	1939	535	522	525	110	34915
Rijtuigen	4270	2720	2147	3528	3528	3539	3539	3078	222	222	26793
Locomotieven	337	1435	2314	1793	1688	661	661	661	1514	3706	14770
IV.2. Goederenmaterieel											
rangeerlocomotieven	652	650	1295	1295	1735	1735	883	883	883	886	10897
wagens	184	200	200	200	760	1040	1600	1600	1600	1600	8984

(Mio. F.94)	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Totaal
IV.3. Werkplaatsen en diversen											
autovoertuigen	146	148	151	153	156	156	156	156	151	146	1519
diversen	1	9	141	150	150	150	151				752
werkplaatsen M	1375	920	874	440	166	435	600	615	1925	1170	8520
uitrusting werkplaatsen M	420	520	300	120	90	270	250	250	250	250	2720
TOTAAL MATERIEEL	12906	14390	13984	16219	11146	9925	8375	7765	7070	8090	109870
V. INFORMATICA EN ALGEMENE DIENSTEN											
Informatica	700	800	650	600	450	410	500	800	650	500	6060
uitrusting informatica	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100	1000
TOTAAL INFORMATICA EN ALG. DIENSTEN	800	900	750	700	550	510	600	900	750	600	7060
VI. INVESTERINGEN HSL											
VI.1. uitsluitend HSL-infrastructuur											
P1 : FRANS GRENS - TUBIZE	5600	2800									8400
P2 : LEMBEEK - BRUSSEL-ZUID	2000	800	200	200	100						3300
P3 : BRUSSEL-NOORD - HELECINE	600	2300	2400	1751	1454	500					9005
P4 : HELECINE - LUIK	600	1700	3300	2400	1500	467					9967
P5 : LUIK - DEUTSCHE GRENZE	137	391	1871	2611	4518	4504	4000	3041	2022	1366	24461
P6 : BRUSSEL-NOORD - ANTWERPEN (station & tunnel in.)	102	850	1299	1388	1696	1141	2042	818	1108	363	10807
P7 : ANTWERPEN (voorbij tunnel) - Nederlandse Grens	38	91	91	393	1099	1774	1773	1682	1834	501	9276
VI.2. PBKA- en EUROSTAR-stellen	1755	2488									4243
TOTAAL INVESTERINGEN HSL	10832	11420	9161	8743	10367	8386	7815	5541	4964	2230	79459
VI. Terugkoop rollend materieel	1579	1488	2013				709	1139		496	7424
TOTAAL	38692	44884	44700	42816	39422	39069	34719	32220	28203	25026	369751

Annexe 7

PRESENTATION ET EXECUTION
DU PROGRAMME D'INVESTISSEMENTS FERROVIAIRES

1. Cadre général : Plan décennal

1.1 Les investissements ferroviaires sont programmés par la SNCB sur base du plan décennal 1996-2005, actualisé au moins tous les 5 ans.

Le programme d'investissements est subdivisé en fonction des différents modes de financement.

1.2. Le contenu physique du programme, année par année, avec les montants affectés aux projets, tout mode de financement confondu, d'une part, et avec les montants à charge du Ministère des Communications et de l'Infrastructure, d'autre part, se décompose en sept rubriques principales, chacune subdivisée en sous-rubriques, suivant le modèle ci-après.

I. Infrastructure : Investissements sur lignes classiques non TGV

- I.1 Investissements d'intérêt général
- I.2 Modernisation des noeuds
- I.3 Modernisation des grands axes
- I.4 Modernisation des axes complémentaires
- I.5 Modernisation des voies accessoires
- I.6 Infrastructure marchandises
- I.7 Ouvrages d'art
- I.8 Passages à niveau
- I.9 Installations de sécurité
- I.10 Accueil de la clientèle

II. Infrastructure : Investissements Bâtiments de service/Restructuration

- II.1 Bâtiments de service
- II.2 Restructuration et équipements

III. Infrastructure TGV : Investissements sur lignes mixtes

- IV. Matériel roulant
- IV.1 Trafic voyageurs
- IV.2 Trafic marchandises
- IV.3 Ateliers et divers

Bijlage 7

VOORSTELLING EN UITVOERING VAN HET PROGRAMMA
VOOR SPOORWEGINVESTERINGEN

1. Algemeen kader : Tienjarenplan

1.1 De NMBS programmeert de spoorweginvesteringen op basis van het tienjarenplan 1996-2005, dat minstens om de 5 jaar wordt geactualiseerd.

Het investeringsprogramma is onderverdeeld volgens de verschillende financieringswijzen.

1.2 De concrete inhoud van het programma, jaar na jaar, enerzijds met de aan de projecten toegewezen bedragen, ongeacht de financieringswijze, en anderzijds met de bedragen ten laste van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, bestaat uit zeven hoofdrubrieken, elk onderverdeeld in subrubrieken volgens onderstaand model.

I. Infrastructuur : Investerings in klassieke niet-HST-lijnen.

- I.1 Investerings van algemeen belang
- I.2 Modernisering van de knooppunten
- I.3 Modernisering van de grote assen
- I.4 Modernisering van de secundaire assen
- I.5 Modernisering van de bijsporen
- I.6 Goedereninfrastructuur
- I.7 Kunstwerken
- I.8 Overwegen
- I.9 Veiligheidsinstallaties
- I.10 Onthaal van de cliënteel

II. Infrastructuur : Investerings in Dienstgebouwen/ Herstructurering

- II.1 Dienstgebouwen
- II.2 Herstructurering en uitrustingen

III. Infrastructuur HST : Investerings in gemengde lijnen

- IV. Rollend materieel
- IV.1 Reizigersverkeer
- IV.2 Goederenverkeer
- IV.3 Werkplaatsen en diversen

V. Informatique et Services généraux

VI. Investissements TGV

VI.1 Infrastructure

VI.2 Matériel roulant

VII. Rachat matériel roulant

Tous les investissements sont complétés par l'indication des n° de programmes suivants :

10 : Petits équipements et matériels.

40 : Investissements de premier établissement et extension du réseau (à l'exception des investissements en rapport avec la réalisation du TGV).

41 : Electrification du réseau (41 + n° ligne).

42 : Extension du réseau industriel et de l'infrastructure ferroviaire des ports. Trafic combiné.

43 : Suppression et modernisation des passages à niveau.

44 : Accueil de la clientèle.

47 : Amélioration de la sécurité.

48 : Infrastructure pour l'entretien du matériel roulant.

49 : Grands projets d'informatisation.

50 : Modernisation des noeuds ferroviaires : districts Centre, Nord-Est, Sud-Est, Nord-Ouest et Sud-Ouest.

51 : Modernisation des grands axes :

52 : Modernisation des axes secondaires.

53 : Modernisation des voies accessoires.

54 : Modernisation des ponts routiers.

55 : Investissements en rapport avec la restructuration et la rationalisation de la SNCB.

56 : Modernisation des grands axes de marchandises.

58 : Acquisition et transformation du matériel roulant.

60 : Travaux concernant l'infrastructure et les équipements sur les lignes mixtes TGV - réseau classique.

61 : Acquisition de matériel roulant pour la grande vitesse.

1.3 Le plan décennal est financé par :

- l'Etat;

- la Financière TGV;

- la SNCB (fonds propres - emprunts - financement alternatif);

- des tiers.

2. Programme annuel des investissements ferroviaires

2.1 La SNCB soumet tous les ans, au Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, avant le 15 novembre de l'année précédant celle sur laquelle portent les investissements, le contenu du programme des investissements (appelé "Budget d'investissements"), ceci quel que soit le mode de financement.

2.2 Ce dossier comprend :

* un tableau indiquant le financement du programme à savoir les montants, à charge respectivement :

- de l'Etat;

- de la SNCB (fonds propres - emprunts - financements alternatifs);

- de tiers;

- de la Financière TGV.

le tableau fait apparaître les ventilations

. rail classique - grande vitesse;

. infrastructure - matériel;

. extension - restructuration.

* le programme physique des investissements sous forme de tableaux ventilés par rubriques.

* la liste des dépenses à effectuer dans l'année, ventilées dans les différentes rubriques prévues au point 1.2 et détaillée par projets.

2.3 La présentation du programme annuel des coûts d'investissements est complétée par des fiches descriptives avec indications des rubriques et n° de programme dont les investissements font partie.

Pour chaque projet d'investissement :

- un cadre général dans lequel le projet s'insère est esquissé, ainsi que les liens avec les autres projets et les répercussions sur ceux-ci;

- l'importance du projet est décrite et complétée par une indication concernant les coûts (déjà dépensés et à prévoir) et les avantages qui en découlent;

V. Informatica en Algemene diensten

VI. Investerings HST

VI.1 Infrastructuur

VI.2 Rollend materieel

VII. Terugkoop van rollend materieel

Alle investeringen worden aangevuld met de volgende programma-nummers :

10 : Kleine uitrustingen en materieel.

40 : Investerings voor eerste aanleg en uitbreiding van het net (behalve de investeringen met betrekking tot de realisatie van de HST).

41 : Elektrificatie van het net (41 + nummer van de lijn).

42 : Uitbreiding van het industrieel net en van de spoorinfrastructuur in de havens. Gecombineerd vervoer.

43 : Afschaffing en modernisering van de overwegen.

44 : Onthaal van de cliënteel.

47 : Verbetering van de veiligheid.

48 : Infrastructuur voor het onderhoud van het rollend materieel.

49 : Grote informatiseringsprojecten.

50 : Modernisering van de spoorwegknooppunten : districten Centrum, Noordoost, Zuidoost, Noordwest en Zuidwest.

51 : Modernisering van de grote assen.

52 : Modernisering van de secundaire assen.

53 : Modernisering van de bijsporen.

54 : Modernisering van de wegbruggen.

55 : Investerings in verband met de herstructurering en de rationalisatie van de NMBS.

56 : Modernisering van de grote goederenassen.

58 : Verwerven en ombouwen van het rollend materieel.

60 : Werken betreffende de infrastructuur en de uitrustingen op de gemengde lijnen HST - klassiek net.

61 : Verwerven van rollend materieel voor de hoge snelheid.

1.3 Het tienjarenplan wordt gefinancierd door :

- de Staat;

- de financieringsmaatschappij « HST - Fin »;

- de NMBS (eigen middelen - leningen - alternatieve financiering);

- derden.

2. Jaarlijks programma van de spoorweginvesteringen

2.1 Elk jaar, vóór 15 november van het jaar dat voorafgaat aan het jaar waarop de investeringen betrekking hebben, legt de NMBS bij de Minister tot wiens bevoegdheden de spoorwegen behoren, de inhoud van het investeringsprogramma voor ("Investeringsbudget" genoemd), welke ook de financieringswijze is.

2.2 Dat dossier bevat :

* een tabel met de financiering van het programma, namelijk de bedragen die respectievelijk ten laste zijn van :

- de Staat;

- de NMBS (eigen middelen - leningen - alternatieve financieringen);

- derden;

- de financieringsmaatschappij « HST - Fin ».

De tabel bevat de onderverdelingen

. klassiek spoor - hoge snelheid;

. infrastructuur - materieel;

. uitbreiding - herstructurering.

* het concrete investeringsprogramma in de vorm van tabellen met onderverdeling in rubrieken.

* de lijst met de uitgaven die in de loop van het jaar moeten worden gedaan, onderverdeeld in de verschillende rubrieken volgens punt 1.2 en per project in detail toegelicht.

2.3 De voorstelling van het jaarlijkse programma van de investeringskosten wordt aangevuld met beschrijvende fiches, met aanduiding van de rubrieken en programmanummers waarvan deze investeringen deel uitmaken.

Voor elk investeringsproject :

- wordt het algemeen kader geschetst waarin het project thuishoort, alsook de banden met en de gevolgen voor de andere projecten;

- wordt het belang beschreven, aangevuld met een aanwijzing betreffende de kosten (die al gemaakt zijn en die worden voorzien) en de baten die uit het project voortvloeien;

- une description est donnée pour les travaux à effectuer qui sont nécessaires à la réalisation du projet;
- les coûts, le planning d'exécution et les dates de mise en service sont mentionnés.

2.4 Chaque année, lors de la présentation du programme annuel, la SNCB remet pour approbation au Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, le programme physique des projets de nouvelles décisions d'investissements (feux verts) à prendre en charge par l'Etat. La SNCB ventilerà les dépenses en fonction de leur année d'échéance.

La présentation de ce programme fera apparaître la cohérence avec le programme des coûts.

N.B. : les dispositions des points 2.3 et 2.4 ne seront applicables, en pratique, qu'à partir de 1998.

2.5 Dans la mesure où d'autres rubriques, sous-rubriques ou programmes peuvent s'ajouter suivant l'évolution de la nature et des caractéristiques des investissements ferroviaires, ils reçoivent un nouveau numéro.

2.6 La répartition régionale des dépenses reprend les investissements localisables à charge de l'Etat et relatifs à l'infrastructure du réseau intérieur.

3. Suivi du programme d'investissements de l'Etat - Présentation des dossiers ponctuels ou Feux Verts

3.1 L'exécution du programme d'investissements à charge de l'Etat, est réglée comme suit :

3.1.1 Les projets de décisions d'investissements de la SNCB sont transmis par la Société à l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure préalablement à toute décision.

3.1.2 Le Directeur général de cette administration ou son délégué signifie son avis à la Société dans un délai de 30 jours suivant la date de réception par l'Administration du Transport terrestre du dossier accompagné du projet de décision. La Société transmet sans retard au Directeur général ou à son délégué tout complément d'information sur le projet. Le délai de 30 jours est interrompu tant que toute l'information demandée n'a pas été fournie.

L'avis précité consiste à constater que le dossier soumis par la SNCB ne soulève aucune objection; il n'implique pas que, le moment venu, la contribution financière de l'Etat y afférente sera, de ce seul fait, versée et réalisée sous la forme d'une participation au capital de la SNCB.

3.2 Le dossier présenté à l'Administration du Transport terrestre doit être transmis au plus tard un mois avant l'expiration de la validité des offres s'il s'agit d'un travail effectué par entreprise et un mois avant le début des travaux s'ils se font en régie propre.

La justification de ce dossier est présentée sous la signature du fonctionnaire dirigeant du projet.

Dans les cas où les investissements ne sont que partiellement à charge de l'Etat, il y a lieu de justifier clairement la clé de répartition retenue.

Le dossier comprend :

a) le rappel de la fiche qui permet de situer le projet d'investissement dans le programme décennal de la SNCB (rubrique + n° de programme). La fiche sera complétée par des informations ponctuelles relatives à l'investissement (justifications techniques et financières, précisions sur les coûts globaux, les liens avec les autres projets et les répercussions sur ceux-ci);

b) lorsqu'il s'agit d'un travail en entreprise (marchés de travaux, fournitures ou services) :

- les documents d'adjudication de l'appel d'offres (cahier des charges, soumission approuvée, rapport d'adjudication assorti d'une justification du choix de l'entrepreneur);

- l'attestation et l'agrément de l'entrepreneur dans la catégorie requise;

- l'attestation de l'ONSS;

- le début et la fin du travail.

c) lorsqu'il s'agit d'un travail en régie :

- une description détaillée du travail;

- worden de werken omschreven die nodig zijn om het project te verwezenlijken;

- worden de kosten, de uitvoeringsplanning en de datums van indiening vermeld.

2.4 Ieder jaar, bij de voorstelling van het jaarlijkse programma, legt de NMBS het concreet programma van ontwerpen van nieuwe investeringsbeslissingen (groene lichten) ten laste van de Staat, ter goedkeuring voor aan de Minister tot wiens bevoegdheden de spoorwegen behoren. De NMBS moet de uitgaven onderverdelen volgens het vervaljaar.

Uit de voorstelling van dit programma moet de samenhang met het kostenprogramma blijken.

Noot : De bepalingen van de punten 2.3 en 2.4 zullen in de praktijk maar van toepassing zijn vanaf 1998.

2.5 Andere rubrieken, subrubrieken of programma's, voor zover die volgens de evolutie van de aard en de kenmerken van de spoorweginvesteringen kunnen worden toegevoegd, krijgen een nieuw nummer.

2.6 De regionale verdeling van de uitgaven bevat de lokaliseerbare investeringen ten laste van de Staat, die betrekking hebben op de infrastructuur van het binnenlandse net.

3. Opvolging van het investeringsprogramma van de Staat. Voorstelling van de specifieke dossiers of Groene Lichten

3.1 De uitvoering van het investeringsprogramma ten laste van de Staat is geregeld als volgt :

3.1.1 De ontwerpen van investeringsbeslissingen van de NMBS worden door de Maatschappij vóór elke beslissing aan het Bestuur van het Vervoer te Land bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur bezorgd.

3.1.2 De directeur-generaal van dat Bestuur of zijn afgevaardigde betekent zijn advies aan de Maatschappij binnen 30 dagen vanaf de datum waarop het Bestuur van het Vervoer te Land het dossier met het ontwerp van beslissing heeft ontvangen. De Maatschappij bezorgt alle aanvullende informatie over dat project onverwijld aan de directeur-generaal of zijn afgevaardigde. De termijn van 30 dagen wordt onderbroken zolang alle gevraagde informatie niet verstrekt is.

Het bovenvermelde advies dient om te certificeren dat het door de NMBS ingediende dossier op geen enkel bezwaar stuit; het betekent niet dat de betrokken financiële bijdrage van de Staat, alleen daarom, te gelegener tijd zal worden gestort en gerealiseerd in de vorm van een deelneming in het kapitaal van de NMBS.

3.2 Het aan het Bestuur van het Vervoer te Land voorgelegde dossier moet uiterlijk één maand voor het verstrijken van de geldigheid van de offertes doorgestuurd worden als het gaat om een werk dat per aanneming wordt uitgevoerd, en één maand voor het begin van de werken als die in eigen beheer worden uitgevoerd.

De rechtvaardiging van dat dossier wordt voorgelegd onder handtekening van de ambtenaar die het project leidt.

Als de investeringen slechts gedeeltelijk ten laste van de Staat zijn, moet de toegepaste verdeelsleutel duidelijk gerechtvaardigd worden.

Het dossier bevat :

a) het fiche waarmee het investeringsproject gelokaliseerd kan worden in het tienjarenprogramma van de NMBS (rubriek + programma-nummer). Het fiche moet worden aangevuld met specifieke informatie over de investering (technische en financiële rechtvaardiging, verduidelijkingen betreffende de totale kosten, de banden met en de gevolgen voor de andere projecten);

b) voor een werk bij aanneming (opdrachten voor aanneming van werken, leveringen of diensten) :

- de aanbestedingsdocumenten van de offerteaanvraag (bestek, goedgekeurde inschrijving, aanbestedingsverslag met rechtvaardiging van de keuze van de aannemer);

- het attest en de erkenning van de aannemer in de vereiste categorie;

- het attest van de RSZ;

- het begin en het einde van het werk.

c) voor een werk in eigen beheer :

- een gedetailleerde beschrijving van het werk;

- la composition du prix global avec mention des prix unitaires et des quantités probables relatifs :

- aux frais de personnel,
- aux frais des matières utilisées,
- aux heures - machines,
- à la surveillance;
- le début et la fin du travail.

d) les "tâcherons" (prestations de machines de manutention, de grues,..., déplacement de conduites d'utilité publique...) doivent être inclus dans le dossier du travail principal.

Un "feu vert" complémentaire peut être sollicité si nécessaire. La différence avec la demande initiale, sous même référence, doit faire l'objet d'une justification détaillée.

Les modifications relatives aux coûts unitaires seront communiqués à l'Administration du Transport terrestre dès leur publication.

3.3 Lorsque l'exécution du programme annuel d'investissements approuvé par le Ministre ayant les chemins de fer dans ses attributions, nécessite des adaptations ou modifications mineures apportées aux projets existants, la SNCB en informe sans retard l'Administration du Transport terrestre.

La SNCB informe également l'Administration du Transport terrestre des modifications relatives au programme de dépenses.

Si les amendements modifient de manière substantielle certains projets, les remettent en question ou les retardent de manière significative, ils sont soumis au Ministre.

3.4. Les fonctionnaires de l'Administration du Transport terrestre exercent un contrôle permanent sur la mise en oeuvre de la partie du plan décennal financé par l'apport en capital de l'Etat. Ils sont habilités à procéder à ce contrôle au sein même de la comptabilité de la SNCB.

3.4.1 Sont régulièrement signalés au Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre) :

- toute annulation d'un projet de décision ayant reçu un "feu vert";
- tous les "feux verts" présentant un solde non utilisé et relatifs à des travaux clôturés;
- les études ayant fait l'objet d'un "feu vert" et ne débouchant pas sur une réalisation concrète.

3.4.2 Le suivi des décisions d'investissements et des coûts comptabilisés s'effectue sur base de listes mensuelles que la SNCB envoie tous les mois pour vérification au Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre).

Ces états récapitulatifs sont subdivisés par bureau comptable de la SNCB et mentionnent pour chaque coût repris le mois de sa comptabilisation et les numéros de crédit, de visa, de poste de programme et de la fiche, y afférents.

En outre, chaque coût est ventilé, le cas échéant, en dépense de personnel SNCB, des matières, de divers, de frais généraux et d'entreprise.

Si nécessaire, l'Administration du Transport terrestre organise une réunion avec la SNCB pour examiner cet état récapitulatif.

3.5 Avant le 30 avril de chaque année, le Conseil d'Administration de la SNCB informe le Ministre (à l'intermédiaire de l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure) sur l'état d'exécution du plan décennal, en ce qui concerne l'année écoulée et la période déjà couverte de ce plan.

Ce rapport présente :

- l'affectation des moyens financiers octroyés;
- l'évolution de l'exécution du programme sur base des fiches descriptives existant par projet;
- l'impact éventuel sur la réalisation du plan décennal;

- la répartition régionale.

4. Collaboration entre le Ministère des communications et de l'infrastructure et la SNCB

4.1 La SNCB répond à toute demande de renseignement émanant du Ministère des Communications et de l'Infrastructure. (Administration du Transport terrestre)

Elle fournit notamment à la demande de l'Administration du Transport terrestre des points de situation sur des projets précis.

- de samenstelling van de totale prijs met vermelding van de eenheidsprijzen en de vermoedelijke omvang inzake :

- de personeelskosten;
- de kosten van het aangewende materiaal;
- de machine-uren;
- het toezicht;
- het begin en het einde van het werk.

d) de "taakwerken" (prestaties van behandelingsmachines, kranen enz., verplaatsing van openbare nutsleidingen...) moeten in het dossier van het hoofdwerk begrepen zijn.

Indien nodig mag om een bijkomend "groen licht" gevraagd worden. Het verschil met de aanvankelijke aanvraag, onder dezelfde referentie, moet op gedetailleerde wijze worden gerechtvaardigd.

De wijzigingen betreffende de eenheidskosten worden aan het Bestuur van het Vervoer te Land meegedeeld zodra ze gepubliceerd zijn.

3.3 Wanneer de uitvoering van het jaarlijks investeringsprogramma dat goedgekeurd werd door de Minister tot wiens bevoegdheden de spoorwegen behoren, kleine wijzigingen of aanpassingen aan de bestaande projecten vergt, dan brengt de NMBS het Bestuur van het Vervoer te Land daarvan onmiddellijk op de hoogte.

De NMBS brengt het Bestuur van het Vervoer te Land ook op de hoogte van wijzigingen aan het uitgavenprogramma.

Als de wijzigingen sommige projecten grondig veranderen, op losse schroeven zetten of aanzienlijk vertragen, moeten ze worden voorgelegd aan de Minister.

3.4 De ambtenaren van het Bestuur van het Vervoer te Land oefenen permanent controle uit op de uitvoering van het gedeelte van het tienjarenplan dat gefinancierd wordt door de kapitaalbreng van de Staat. Ze zijn bevoegd om die controle uit te oefenen binnen de boekhouding zelf van de NMBS.

3.4.1 Worden op regelmatige wijze ter kennis gebracht van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te land) :

- elke annulering van een ontwerp van beslissing dat een "groen licht" gekregen had;
- alle "groene lichten" met een niet-gebruikt saldo die betrekking hebben op beëindigde werken;
- de studies die een "groen licht" hebben gekregen maar niet tot een concrete realisatie leiden.

3.4.2 De opvolging van de investeringsbeslissingen en van de geboekte kosten gebeurt op basis van maandelijks lijsten die de NMBS elke maand voor nazicht opstuurt naar het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land).

Die samenvattende staten zijn onderverdeeld per boekhoudbureau van de NMBS en vermelden bij elke kost de boekmaand en de desbetreffende nummers van het krediet, het visum, de post van het programma en het fiche.

Verder wordt elke kost in voorkomend geval onderverdeeld in uitgaven voor NMBS-personeel, stoffen, diverse, algemene kosten en aannemingskosten.

Zonodig belegt het Bestuur van het Vervoer te Land een vergadering met de NMBS om die samenvattende staat te onderzoeken.

3.5 Vóór 30 april van elk jaar brengt de raad van bestuur van de NMBS verslag uit aan de Minister (via het Bestuur van het Vervoer te Land van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur) over de stand van vordering van het tienjarenplan, zowel voor het afgelopen jaar als voor de al voorbijge periode die dat plan dekt.

In dat verslag staan :

- de toewijzing van de toegekende financiële middelen;
- de evolutie van de uitvoering van het programma op basis van de beschrijvende fiches per project;
- de eventuele gevolgen voor de verwezenlijking van het tienjarenplan;
- de regionale verdeling;

4 Samenwerking tussen het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en de NMBS

4.1 De NMBS beantwoordt elke vraag om inlichtingen vanwege het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land).

Op verzoek van het Bestuur van het Vervoer te Land geeft de Maatschappij met name informatie over hoe het staat met bepaalde projecten.

4.2 La SNCB participe à toutes les réunions qui sont organisées à l'initiative du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (Administration du Transport terrestre). L'Administration peut solliciter la présence des experts des Départements ou Cellules concernés.

Annexe 8

COÛTS D'INVESTISSEMENTS

I. Enregistrement des coûts

La SNCB est divisée en centres d'activités et centres de services qui disposent chacun d'un bilan, d'un compte de résultat, d'une comptabilité analytique et de coûts de revient.

Les consommations de matières, les prestations de tiers ainsi que les prestations du personnel sont comptabilisées directement sur le compte de l'activité concernée.

Les coûts non directement imputables à une activité précise, sont cataloguées comme frais indirects et appliquées via la méthode ABC (Activity Based Costing) uniformément sur toutes les prestations et activités des centres d'activités et centres de services.

II. Principe de l'imputation directe

Partant des tâches spécifiques propres à chaque niveau d'activité, un organigramme des imputations comptables est établi par centres d'activités et centres de services. Sur base de cet organigramme, les prestations sont imputées directement sur les comptes d'utilisation. Ceci vaut aussi bien pour les travaux administratifs, les opérations topographiques, les études, l'encadrement technique que pour la production. Les consommations de matières, les prestations de tiers et du personnel y afférentes sont également imputées au compte d'utilisation approprié.

Les coûts qui ne peuvent être affectés directement à une activité déterminée constituent les frais indirects.

III. Description générale du contenu des coûts d'investissements

Les investissements sont repris dans le budget d'investissements et sont exécutés au bénéfice d'un centre comptable.

Au niveau de chaque centre d'activités et centre de services, les coûts d'investissements sont composés des éléments suivants :

- les coûts directs :
- exécution en régie;
- exécution par entreprises :
- avec un contrat externe;
- avec un contrat interne entre centres;
- les coûts d'étude;
- les coûts des unités centrales et de coordination pour la gestion des investissements.

IV. Contenu des coûts indirects

Les coûts indirects découlent de l'organigramme des centres d'activités et centres de services. Ces coûts indirects sont pris en charge via la méthode ABC.

La distinction est donc faite entre :

- les coûts indirects sur la production du personnel;
- les coûts indirects sur les entreprises;
- les coûts indirects sur la consommation des matériaux.

V. Coûts des activités de coordination

Les activités des centres d'activités et centres de services sont coordonnées par l'unité centrale et de coordination. Le résultat comptable de cette unité centrale et de coordination est imputé sur les activités des centres d'activités et centres de service.

VI. Composition du prix du contrat des prestations d'un centre d'activités ou d'un centre de services à un autre centre.

Un centre d'activités ou un centre de services peut de manière contractuelle exécuter un travail d'investissement ou une étude pour un autre centre.

Le prix du contrat comprend :

- les coûts directs :
- les coûts de personnel;
- la consommation de matériaux;
- les frais divers;
- les entreprises (externes et internes);

4.2 De NMBS neemt deel aan alle vergaderingen die op initiatief van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (Bestuur van het Vervoer te Land) belegd worden. Het Bestuur kan vragen dat de experten van de betrokken Departementen of Cellen aanwezig zouden zijn.

Bijlage 8

INVESTERINGSKOSTEN

I. Boeking van de kosten

De NMBS is onderverdeeld in bedrijfseenheden en service-eenheden, die elk een balans, een resultatenrekening, een analytische boekhouding en een kostprijsboekhouding hebben.

Het materiaalverbruik, de prestaties van derden en de prestaties van het personeel worden rechtstreeks geboekt op de rekening van de betrokken activiteit.

De kosten die niet rechtstreeks toe te wijzen zijn aan een bepaalde activiteit, worden geboekt als indirecte kosten en volgens de ABC-methode (Activity Based Costing) eenduidig omgeslagen over alle prestaties en activiteiten van de centrale en coördinatie-eenheden.

II. Principe van de rechtstreekse boekingen

Uitgaande van de specifieke taken die aan elk activiteitsniveau eigen zijn, wordt per bedrijfseenheid en service-eenheid een organigram opgemaakt van boekingsverrichtingen. Op basis van dat organigram worden de prestaties rechtstreeks geboekt op de gebruiksrekeningen. Dat geldt zowel voor de administratieve werkzaamheden, de opmetingen, de studies en de technische omkadering als voor de productie. Het bijbehorende materiaalverbruik, de prestaties van derden en van het personeel worden eveneens op de passende gebruiksrekening ingeschreven.

De kosten die niet rechtstreeks toe te wijzen zijn aan een bepaalde activiteit, vallen onder de indirecte kosten.

III Algemene beschrijving van de inhoud van de investeringskosten

De investeringen zijn opgenomen in het investeringsbudget en worden uitgevoerd ten gunste van een bedrijfseenheid/service-eenheid.

Voor elke afzonderlijke bedrijfseenheid/service-eenheid bestaan de investeringskosten uit de volgende elementen :

- de directe kosten :
- uitvoering in eigen beheer;
- uitvoering bij aanneming;
- met een extern contract;
- met een intern contract tussen centra;
- de kosten voor studies;
- de kosten van de centrale en coördinatie-eenheden voor het beheer van de investeringen.

IV. Inhoud van de indirecte kosten

De indirecte kosten vloeien voort uit het organigram van de bedrijfs-eenheid/service-eenheid. Die indirecte kosten worden geboekt volgens de ABC-methode.

Er wordt dus een onderscheid gemaakt tussen :

- indirecte kosten op de productie van het personeel;
- indirecte kosten op de aannemingen;
- indirecte kosten op het materiaalverbruik.

V. Kosten van de coördinatie-activiteiten

De activiteiten van de bedrijfseenheden/service-eenheden worden gecoördineerd door de centrale en coördinatie-eenheid. Het boekhoudkundig resultaat van die centrale en coördinatie-eenheid wordt geboekt op de activiteiten van de bedrijfseenheden/service-eenheden.

VI. Samenstelling van de contractprijs voor prestaties tussen bedrijfseenheden/service-eenheden onderling

Bedrijfseenheden/service-eenheden kunnen op contractuele wijze voor elkaar een investeringswerk of een studie uitvoeren.

De contractprijs omvat :

- de directe kosten :
- personeelskosten;
- materiaalverbruik;
- diverse kosten;
- (externe en interne) aannemingen;

- les amortissements;
 - les charges financières;
 - les coûts indirects à appliquer via la méthode ABC;
 - les coûts de coordination.
- Il n'y a pas de marge bénéficiaire.

Annexe 9

CHARGES RELATIVES AUX INSTALLATIONS
DE L'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE.

Par installations de l'infrastructure ferroviaire, on entend : plateforme et superstructure de la voie, ouvrages d'art, bâtiments, passages à niveau, installations de signalisation et de télécommunication, installations fixes de traction électrique, installations de chauffage, d'éclairage, de force motrice ainsi que les équipements de ces installations tels que mobilier, machines de bureau et ordinateurs

Ne sont pas considérées comme relevant de l'infrastructure ferroviaire :

- les installations des ateliers et services du matériel;
- les installations des services administratifs et commerciaux des gares, des districts et des départements, des concessions, des habitations données en location au personnel, louées à des tiers ou mises à la disposition des chefs de gare;
- les installations des passages à niveau privés;
- les installations des raccordements particuliers;
- les installations des services ABX.

Le compte de résultats se présente comme suit :

I. PRODUITS D'EXPLOITATION

Contribution de l'Etat (art. 40)

Redevance d'utilisation de l'infrastructure

Locations et produits divers

Prélèvement éventuel sur le capital (article 56 de la loi du 20.12.1995)

II. CHARGES D'EXPLOITATION

Desserte des installations

(dont installations fixes de traction électrique, installations de télécommunication, passages à niveau et ponts mobiles, installations de signalisation)

Entretien des installations

Energie

(y compris le coût de la redevance pour le transport d'énergie électrique)

Planification et régulation du trafic

(dont dispatching, circulation des trains organisation des horaires, police ferroviaire)

Divers

(dont démolition des immobilisations corporelles, assurances, réductions de valeur)

III. DOTATIONS

Aux amortissements

Diverses

(dont provision pour risques d'accident, d'insolvabilité et divers)

IV. RESULTAT FINANCIER

Produits financiers

Charges financières

V. RESULTAT COURANTVI. RESULTAT EXCEPTIONNEL

(dont plus-values et moins-values réalisations d'actifs à la 2e mission de service public, amortissements exceptionnels et reprises d'amortissements relatifs à la 2e mission de service public)

VII. RESULTAT NET

- de afschrijvingen;
 - de financiële kosten;
 - de volgens de ABC-methode te boeken indirecte kosten;
 - de coördinatiekosten.
- Er is geen winstmarge.

BIJLAGE 9

KOSTEN BETREFFENDE INSTALLATIES
VOOR SPOORWEGINFRASTRUCTUUR

Onder installaties voor spoorweginfrastructuur verstaat men : spoorbedding en bovenbouw van het spoor, kunstwerken, gebouwen, overwegen, installaties voor seininrichting en televerbindingen, vaste installaties voor elektrische tractie, installaties voor verwarming, verlichting, drijfkracht, alsook de uitrustingen van die installaties, zoals meubilair, kantooromachines en computers.

Worden niet beschouwd als deel van de spoorweginfrastructuur :

- de installaties van de werkplaatsen en de diensten van het materieel;
- de installaties van de administratieve en commerciële diensten van de stations, de districten en de departementen, van de concessies, huurwoningen voor het personeel, woningen die aan derden verhuurd worden of ter beschikking gesteld worden van de stationschefs;
- de installaties van de privé-overwegen;
- de installaties van de particuliere aansluitingen;
- de installaties van de diensten ABX.

De resultatenrekening ziet eruit als volgt :

I. BEDRIJFSOPBRENGSTEN

Bijdrage van de Staat (art. 40)

Vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur

Huur en diverse opbrengsten

Eventuele onttrekking aan het kapitaal (art. 56 wet 20.12.1995).

II. BEDRIJFSKOSTEN

Bediening van de installaties

(waaronder vaste installaties voor elektrische tractie, televerbindingen, overwegen en beweegbare bruggen, installaties voor seininrichting)

Onderhoud van de installaties

Energie

(inclusief de kost van de vergoeding voor het transport van elektrische energie)

Planning en regeling van het verkeer

(waaronder dispatching, treinverkeer, organisatie van de dienstregeling, spoorwegpolitie)

Diversen

(waaronder slopen van materiële vaste activa, verzekeringen, waardeverminderingen)

III. DOTATIES

Afschrijvingsdotatie

Diverse

(waaronder voorziening voor ongevallen-, insolventie- en diverse risico's).

IV. FINANCIËEL RESULTAAT

Financiële opbrengsten

Financiële kosten

V. RESULTAAT GEWONE BEDRIJFSUITOEFENINGVI. UITZONDERLIJK RESULTAAT

(waaronder meerwaarden en minderwaarden op tegeldemaking van activa met betrekking tot de 2e opdracht van openbare dienst, uitzonderlijke afschrijvingen en terugname van afschrijvingen met betrekking tot de 2e opdracht van openbare dienst)

VII. NETTORESULTAAT

Annexe 10

CONTRIBUTIONS DE L'ETAT
INDEXATIONS

I. Indexations des contributions d'exploitation (articles 33, 40, 42)

Les montants des contributions de base cités dans chacun des articles susvisés sont associés à une valeur d'indice de 121,131.

Cette valeur d'indice reflète la valeur, en décembre 1995, de l'indice - santé et de l'indice - services, à concurrence respectivement de 65 % et de 35 %.

Soit : $(0,65 \times 118,94) + (0,35 \times 125,2) = 121,131$.

Les montants de contributions de base, associés à cet indice sont :

- transport intérieur de voyageurs (art. 33) : 12.868,2 M
- gestion de l'infrastructure (art. 40) : 24.000 M
- transport combiné (art. 42) : 10 M

Les montants des contributions annuelles sont indexés sur la base d'un nouvel indice composé de la même manière sur la base de la valeur des indice - santé et indice - services du mois de décembre précédent.

II. Indexation de la contribution au financement des investissements (art. 37)

Le montant de la contribution financière de l'Etat de 23 milliards (base 1996) est associé à une valeur d'indice de 3.722,33 pour les matériaux et à 779,926 pour les salaires. Ces indices reflètent la valeur moyenne annuelle de l'année 1994. Le montant est revu annuellement suivant l'évolution du prix des matériaux (I) et des salaires horaires (S), et ce, à concurrence respectivement de 40% et de 60%. La contribution d'une année est toujours déterminée sur base de la moyenne annuelle des indices de l'avant-dernière année qui la précède (soit, par exemple, les moyennes annuelles des indices de 1996 pour déterminer la contribution à verser pour 1998).

Ces facteurs font l'objet d'une communication officielle assurée par le service d'agrégation des entrepreneurs auprès de l'Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure du Ministère des Communications et de l'Infrastructure et servent de référence dans les formules de révision des prix des marchés de travaux et fournitures. L'indexation ainsi obtenue est ensuite majorée de 1% par année, à partir de 1997. Ce qui représente donc une augmentation quantitative de l'effort de l'Etat.

Formule applicable au calcul de la contribution pour l'année t :

$$23\ 000\ M \times \left(\frac{\text{moyenne } I_{t-2}}{\text{moyenne } I_{94}} \times 0,4 \right) + \left(\frac{\text{moyenne } S_{t-2}}{\text{moyenne } S_{94}} \times 0,6 \right) \times 1,01^n$$

L'exposant n représente le nombre d'années s'étant écoulées entre l'année pour laquelle on calcule la contribution et l'année de référence 1996.

Par exemple, pour la contribution de 1998 : $n = 1998 - 1996 = 2$.

Annexe 11

REDUCTIONS ET GRATUITES IMPOSEES PAR L'ETAT, COMPENSEES PAR LE MINISTERE DES COMMUNICATIONS ET DE L'INFRASTRUCTURE ET PREVUES A L'ART. 33

Les avantages tarifaires imposés comprennent toutes les réductions et gratuités à caractère social, patriotique, professionnel et européen énumérées dans les listes ci-dessous.

Il s'agit des réductions et gratuités issues de l'arrêté-loi du 25 février 1947 et des arrêtés et conventions qui l'exécutent, ainsi que d'autres lois, arrêtés et décisions.

Les présentes dispositions mettent fin à la convention du 10 mars 1950 et à ses avenants des 31 juillet et 16 décembre 1953.

Liste des réductions et gratuités tarifaires

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires gérés par les services "Voyageurs" de la SNCB.

Bijlage 10

BIJDAGEN VAN DE STAAT
INDEXERINGEN

I. Indexering van de exploitatiebijdragen (artikelen 33, 40, 42)

De bedragen van de basisbijdragen vermeld in elk van de bovenbedoelde artikelen zijn gekoppeld aan een indexwaarde van 121,131.

Die indexwaarde geeft de waarde weer, in december 1995, van de gezondheidsindex en de dienstenindex, respectievelijk voor 65 % en 35 %.

Dus : $(0,65 \times 118,94) + (0,35 \times 125,2) = 121,131$.

De bedragen van de basisbijdragen volgens die index zijn de volgende :

- binnenlands reizigersvervoer (art. 33) : 12.868,2 M
- beheer van de infrastructuur (art. 40) : 24.000 M
- gecombineerd vervoer (art. 42) : 10 M

De bedragen van de jaarlijkse bijdragen worden geïndexeerd op basis van een nieuwe index, die op dezelfde manier is samengesteld op basis van de waarde van de gezondheidsindex en de dienstenindex van de vorige maand december.

II. Indexering van de bijdrage in de financiering van de investeringen (art. 37)

Het bedrag van de financiële bijdrage van de Staat van 23 miljard (basis 1996), is gekoppeld aan een indexwaarde van 3.722,33 voor de materialen en 779,926 voor de lonen. Deze indexen geven de jaarlijkse gemiddelde waarde van het jaar 1994 weer. Het bedrag wordt jaarlijks herzien volgens de evolutie van de prijs van de materialen (I) en van de uurlonen (S), en dit voor respectievelijk 40 % en 60 %. De bijdrage van een jaar wordt steeds bepaald op basis van het jaarlijks gemiddelde van de indexen van het voorlaatste jaar dat aan dat jaar voorafgaat (dus bijvoorbeeld de jaarlijkse gemiddelden van de indexen van 1996 om de voor 1998 te storten bijdrage te bepalen).

Die factoren worden officieel meegedeeld door de dienst voor erkenning van de aannemers bij het Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur, en dienen als referentie in de prijszherzieningsformules van de opdrachten voor aanneming van werken en leveringen. De aldus bekomen indexering wordt vervolgens met 1 % per jaar verhoogd, vanaf 1997. Dit vertegenwoordigt dus een kwantitatieve verhoging van de inspanning van de Staat.

Toe te passen formule voor de berekening van de bijdrage voor het jaar t :

$$23\ 000\ M \times \left(\frac{\text{gemiddelde } I_{t-2}}{\text{gemiddelde } I_{94}} \times 0,4 \right) + \left(\frac{\text{gemiddelde } S_{t-2}}{\text{gemiddelde } S_{94}} \times 0,6 \right) \times 1,01^n$$

De exponent n vertegenwoordigt het aantal jaren die verlopen zijn tussen het jaar waarvoor de bijdrage berekend wordt en het referentiejaar 1996.

Bijvoorbeeld voor de bijdrage van 1998 : $n = 1998 - 1996 = 2$.

BIJLAGE 11

DOOR DE STAAT OPGELEGD KOSTELOOS VERVOER EN VERVOER TEGEN VERMINDERDE PRIJS, GECOMPENSEERD DOOR HET MINISTERIE VAN VERKEER EN INFRASTRUCTUUR EN VERMELD IN ARTIKEL 33

De opgelegde tariefvoordelen omvatten alle vormen van kosteloos vervoer en vervoer tegen verminderde prijs van sociale, patriottische, professionele en Europese aard die in de onderstaande lijsten zijn opgesomd.

Het betreft het kosteloos vervoer en het vervoer tegen verminderde prijs ingevolge de besluitwet van 25 februari 1947 en de besluiten en overeenkomsten tot uitvoering ervan, alsook andere wetten, besluiten en overeenkomsten.

Deze bepalingen maken een einde aan de bepalingen die vervat zijn in de overeenkomst van 10 maart 1950 en haar bijvoegsels van 31 juli en 16 december 1953.

Lijst van de prijsverminderingen en het kosteloos vervoer

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de diensten "Reizigers" van de NMBS.

1. LES CATEGORIES A CARACTERE PATRIOTIQUE

1.1. Ont droit à une réduction de 75 % sur la totalité du prix du billet 1e et 2e classe :

- les invalides de la guerre 1914-1918 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions militaires (030);
- les prisonniers politiques de la guerre 1914-1918 auxquels il a été reconnu une invalidité de 10 p.c. au moins (050);
- les civils invalides de la guerre 1914-1918 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 p.c. au moins (051);
- les invalides de la guerre 1940-1945 et assimilés, bénéficiaires d'une pension accordée en application des lois coordonnées sur les pensions de réparation (031);
- les invalides de guerre des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952 et résidant habituellement en Belgique (032);
- les civils invalides de la guerre 1940-1945 titulaires d'une pension d'invalidité de 10 p.c. au moins (052).

1.2. Ont droit à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le montant fixe, les anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après :

- les militaires ayant servi dans une unité combattante pendant un an au moins (001);
- les défenseurs des forts capturés honorablement et ayant obtenu de ce fait les chevrons de front (002);
- les porteurs d'un chevron de blessure (003);
- les titulaires de la Croix de l'Yser (004);
- les titulaires de la Croix de Feu (005);
- les titulaires de la Médaille du Volontaire combattant (006);
- les militaires décorés pour action d'éclat individuelle (007);

- les invalides de guerre russes (008).

Ont également droit à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet de 1e et 2e classe excédant le montant fixe, les personnes bénéficiaires ci-après d'une pension de veuve de :

- militaire ou assimilé du chef de la guerre 1914-1918 (033);

- victime civile de la guerre 1914-1918 accordée en vertu des lois coordonnées du 19 août 1921 (058);

- militaire ou assimilé du chef de la guerre 1940-1945 (fait dommageable survenu après le 24 août 1939 et avant le 26 août 1947), de la campagne de Corée, des événements survenus sur les territoires de l'ex-Congo belge, du Rwanda et du Burundi à partir du 1^{er} juillet 1960, d'accidents survenus au cours d'une action de déminage (034);

- victime civile de la guerre accordée en vertu de la Loi du 15 mars 1954 relative aux pensions de dédommagement des victimes civiles de la guerre 1940-1945 et de leurs ayants droit (059).

La réduction de 75 % (au lieu de 50 %) accordée aux catégories 033, 058, 034 et 059 entrera en vigueur à dater du 1^{er} du mois suivant la parution du présent contrat de gestion au *Moniteur belge*.

1.3. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le montant fixe.

a) les anciens combattants de la guerre 1914-1918 désignés ci-après :
- les militaires ayant servi entre le 4 août 1914 et le 11 novembre 1918 et qui n'entrent pas dans une des catégories ci-dessus (009);

- les personnes civiles attachées à l'Armée pendant la période du 4 août 1914 au 11 novembre 1918 (010);

b) les anciens combattants de la guerre 1940-1945 désignés ci-après :

- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne de la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant au moins un an (011);

- les prisonniers de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité (012);

- les prisonniers militaires de la guerre 1940-1945 ayant au moins quatre ans de captivité et qui sont officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires (013);

1. CATEGORIEEN VAN PATRIOTTISCHE AARD

1.1. Genieten 75 % vermindering op de volledige prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet :

- de invaliden van de oorlog 1914-1918 en gelijkgestelden, die een pensioen trekken krachtens de gecoördineerde wetten op de militaire pensioenen (030);
- de politieke gevangenen van de oorlog 1914-1918 aan wie een invaliditeit van ten minste 10 % werd toegekend (050);
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1914-1918 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken (051);
- de invaliden van de oorlog 1940-1945 en gelijkgestelden, aan wie een pensioen is toegekend krachtens de gecoördineerde wetten op de vergoedingspensioenen (031);
- de oorlogsinvaliden van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 ondertekend hebben en die gewoonlijk in België verblijven (032);
- de burgerlijke invaliden van de oorlog 1940-1945 die een invaliditeitspensioen van ten minste 10 % trekken (052).

1.2. Genieten 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft, de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1914-1918 :

- de militairen die gedurende ten minste één jaar in een strijdende eenheid hebben gediend (001);
- de verdedigers van de forten die op eervolle wijze gevangen werden genomen en daarom frontstrepen hebben gekregen (002);
- de dragers van een kwetsuurstreep (003);
- de houders van het IJzerkruis (004);
- de houders van het Vuurkruis (005);
- de houders van de Medaille van de Strijder-Vrijwilliger (006);
- de militairen die werden onderscheiden voor individuele roemrijke daden (007);
- de Russische oorlogsinvaliden (008).

Hebben eveneens recht op 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het biljet 1ste en 2de klasse dat het vast bedrag overtreft, de hierna genoemde pensioengerechtigde weduwen van :

- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1914-1918 (033);

- burgerlijke slachtoffers van de oorlog 1914-1918, aan wie een weduwenpensioen is toegekend krachtens de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921 (058);

- militairen of gelijkgestelden uit hoofde van de oorlog 1940-1945 (schadelijk feit opgelopen na 24 augustus 1939 en vóór 26 augustus 1947), van de Koreaanse veldtocht, van de gebeurtenissen op het grondgebied van ex-Belgisch Kongo, van Rwanda en Burundi, vanaf 1 juli 1960, van ongevallen overkomen gedurende een ontmiijningsactie (034);

- burgerlijke oorlogsslachtoffers, aan wie een weduwenpensioen is toegekend krachtens de wet van 15 maart 1954 op de pensioenen voor schadeloosstelling van burgerlijke slachtoffers van de oorlog 1940-1945 en hun rechthebbenden (059);

De vermindering met 75 % (in plaats van 50 %), toegekend aan de categorieën 033, 058, 034 en 059 zal van kracht worden vanaf de 1ste van de maand volgend op de publicatie van het onderhavige beheerscontract in het *Belgisch Staatsblad*.

1.3. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft :

a) de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1914-1918 :
- de militairen die tussen 4 augustus 1914 en 11 november 1918 hebben gediend en die niet onder één van de bovengenoemde categorieën vallen (009);

- de burgers die gedurende de periode van 4 augustus 1914 tot 11 november 1918 aan het leger waren verbonden (010);

b) de hierna genoemde oudstrijders van de oorlog 1940-1945 :

- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren (011);

- de krijgsgevangenen uit de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap (012);

- de militaire krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945 met ten minste vier jaar gevangenschap, welke reserve-officier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen (013);

- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne de la guerre 1940-1945, ayant au moins un an de service effectif, y compris les marins militarisés ayant navigué pendant un an et qui sont des officiers de réserve non dégagés de leurs obligations militaires (014);

- les résistants armés reconnus conformément à l'arrêté-loi du 19 septembre 1945 (015);

- les agents et auxiliaires des services de renseignements et d'action, reconnus conformément à l'arrêté-loi du 16 février 1946 (016);

- les prisonniers de guerre 1940-1945, reconnus conformément à la Loi du 18 août 1947, et dont la captivité est inférieure à quatre ans (017);

- les membres des Forces belges en Grande-Bretagne, reconnus conformément à la Loi du 21 juin 1960 pour une période inférieure à un an (018);

- les bénéficiaires de l'arrêté royal du 28 août 1964, portant statut de reconnaissance nationale en faveur des militaires belges qui ont effectué du service au cours des différentes phases de la guerre 1940-1945, et qui sont de ce chef, titulaires d'une carte des états de services de guerre du combattant 1940-1945 (019);

- les marins de la marine marchande ayant navigué au moins un an pendant la guerre 1940-1945 (060);

c) les civils victimes de la guerre désignés ci-après :

- les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1914-1918 conformément aux lois coordonnées du 19 août 1921 (053);

- les déportés non invalides de la guerre 1914-1918 (038);

- les prisonniers politiques non invalides reconnus pour la guerre 1940-1945 conformément à l'arrêté royal du 16 octobre 1954 (054);

- les déportés pour le travail obligatoire non invalides, reconnus conformément à la Loi du 7 juillet 1953 (057).

d) les civils résistants de la guerre désignés ci-après :

- de la Presse clandestine non invalides, reconnus conformément à la Loi du 1^{er} septembre 1948 (055);

- les civils ou réfractaires non invalides reconnus conformément à l'arrêté-loi du 24 décembre 1946 (056).

e) les personnes veuves des bénéficiaires de réductions accordées pour des raisons patriotiques (020, 021, 022, 023).

f) les personnes veuves originaires des pays signataires du Traité de Bruxelles de 1952, résidant habituellement en Belgique (035);

2. LES CATEGORIES A CARACTERE SOCIAL

2.1. Ont droit à la gratuité de transport :

- en 2e classe les personnes aveugles (y compris le chien guide en laisse) munies de la carte délivrée par le Ministère de la Prévoyance sociale;

- en 1e et 2e classe, les guides accompagnant les invalides de guerre dont la carte de réduction porte la mention "guide autorisé";

- en 1e et 2e classe, les guides accompagnant les personnes ayant perdu complètement et définitivement l'usage des 2 bras ou des 2 jambes en possession de l'"autorisation spéciale" délivrées par la SNCB.

2.2. Ont droit à une réduction de 75 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le montant fixe :

- les enfants, membres de famille nombreuse âgés de 6 à moins de 12 ans (041).

2.3. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 1e et 2e classe excédant le montant fixe :

- les enfants âgés de 6 à moins de 12 ans non membres de famille nombreuse;

- les enfants âgés de 12 à moins de 26 ans membres à charge de famille nombreuse (041);

- les parents ayant eu au moins trois enfants en vie (040).

2.4. Ont droit à une réduction de 50 % sur la partie du prix du billet 2e classe excédant le montant fixe :

- les bénéficiaires de l'intervention majorée de l'assurance soins de santé, visés à l'article 37, § 1^{er}, alinéa 2, de la loi relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, coordonnée le 14 juillet 1994, remplacé par l'Arrêté royal du 16 avril 1997.

L'extension de l'octroi de la réduction résultant des dispositions de l'Arrêté royal du 16 avril 1997 entrera en vigueur à dater du 1^{er} du mois suivant la parution du présent contrat de gestion au *Moniteur belge*.

- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië tijdens de oorlog 1940-1945, die ten minste één jaar werkelijke dienst tellen, met inbegrip van de zeelieden in militaire dienst die ten minste gedurende één jaar hebben gevaren, welke reserve-officier zijn en niet van hun militaire verplichtingen werden ontslagen (014);

- de gewapende verzetslieden, erkend overeenkomstig de besluitwet van 19 september 1945 (015);

- de agenten en helpers van de inlichtings- en actiediensten, erkend overeenkomstig de besluitwet van 16 februari 1946 (016);

- de krijgsgevangenen van de oorlog 1940-1945, erkend overeenkomstig de wet van 18 augustus 1947 en van wie de gevangenschap minder dan vier jaar bedraagt (017);

- de leden van de Belgische strijdkrachten in Groot-Brittannië, erkend overeenkomstig de wet van 21 juni 1960 voor een periode kleiner dan één jaar (018);

- de begunstigden van het koninklijk besluit van 28 augustus 1964, houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de Belgische militairen die tijdens de verschillende fasen van de oorlog 1940-1945 dienst volbracht hebben en die uit dien hoofde houder zijn van een kaart met opgave der oorlogsdiensten voor strijders 1940-1945 (019);

- de zeelieden ter koopvaardij die tijdens de oorlog 1940-1945 ten minste één jaar hebben gevaren (060);

c) de hierna genoemde burgerlijke oorlogsslachtoffers :

- de niet-invalidie politieke gevangenen, erkend voor de oorlog 1914-1918 overeenkomstig de gecoördineerde wetten van 19 augustus 1921 (053);

- de niet-invalidie gedeporteerden van de oorlog 1914-1918 (038);

- de niet-invalidie politieke gevangenen, erkend overeenkomstig het koninklijk besluit van 16 oktober 1954 wat de oorlog 1940-1945 betreft (054);

- de niet-invalidie gedeporteerden voor de verplichte tewerkstelling, erkend overeenkomstig de wet van 7 juli 1953 (057);

d) de hierna genoemde burgerlijke verzetslieden :

- de niet-invalidie medewerkers aan de sluikers, erkend overeenkomstig de wet van 1 september 1948 (055);

- de niet-invalidie burgerlijke verzetslieden of werk-weigeraars, erkend overeenkomstig de besluitwet van 24 december 1946 (056);

e) de weduwen van de begunstigden van reducties toegekend om vaderlandslievende redenen (020, 021, 022, 023).

f) de weduwen herkomstig van de landen die het Verdrag van Brussel van 1952 hebben ondertekend en gewoonlijk in België verblijven (035);

2. CATEGORIEEN VAN SOCIALE AARD

2.1. Genieten kosteloos vervoer :

- in 2e klas, de blinden (met inbegrip van de geleidehond aan de leiband) die houder zijn van de door het Ministerie van Sociale Voorzorg afgeleverde kaart;

- in 1e en 2e klas, de begeleiders die oorlogsinvaliden vergezellen van wie op de reductiekaart de vermelding "begeleider toegelaten" staat;

- in 1e en 2e klas, de begeleiders die personen vergezellen die het gebruik van de 2 armen of de 2 benen volledig en definitief hebben verloren en die houder zijn van de door de NMBS afgegeven "speciale vergunning".

2.2. Genieten 75 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft :

- de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar, die deel uitmaken van een groot gezin (041).

2.3. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het eerste- en tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft :

- de kinderen van 6 tot minder dan 12 jaar, die geen deel uitmaken van een groot gezin;

- de kinderen van 12 tot minder dan 26 jaar die gezinsleden ten laste van een groot gezin zijn (041);

- de ouders die ten minste drie levende kinderen hebben gehad (040).

2.4. Genieten 50 % vermindering op het gedeelte van de prijs van het tweedeklasbiljet dat het vaste bedrag overtreft :

- de gerechtigden van de verhoogde tegemoetkoming van de verzekering voor geneeskundige verzorging, bedoeld in artikel 37, § 1, alinea 2 van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, dat werd vervangen door het Koninklijk Besluit van 16 april 1997.

De uitbreiding van de toekenning van de vermindering die voortvloeit uit de bepalingen van het Koninklijk Besluit van 16 april 1997 wordt van kracht vanaf de eerste van de maand volgend op de publicatie van dit beheerscontract in het *Belgisch Staatsblad*.

3. LES CATEGORIES A CARACTERE PROFESSIONNEL

Ont droit à une réduction de 75 % sur le prix du billet excédant le montant fixe les catégories suivantes :

- en 2e classe, les Marins inscrits comme demandeurs d'emploi dans la Marine marchande en vue de répondre à un enrôlement (048);
- en 1e et 2e classe, les Journalistes agréés soit par le Ministère de l'Intérieur, soit par l'Association générale de la Presse belge (043).

4. CATEGORIE A CARACTERE EUROPEEN

Les membres non-belges du Parlement européen ont droit à l'obtention de libre-parcours 1e classe gratuits sur le réseau SNCB.

Annexe 12

REDUCTIONS OU GRATUITES
ACCORDEES A CERTAINES CATEGORIES
DE BENEFICIAIRES PREVUES A L'ART. 34

Le présent relevé reprend les principaux ministères et organismes ayant passé convention ou accord avec la SNCB pour l'octroi à leur charge financière d'avantages tarifaires spécifiques (réductions, gratuités, facilités de circulation).

Les nombres entre parenthèses renvoient aux codes tarifaires gérés par les services "Voyageurs" de la SNCB.

I. Ministère de l'Intérieur

- | | |
|---|----------------------------|
| 1. Les électeurs (098) | Billet gratuit (2e classe) |
| 2. Les gendarmes en uniforme ou en civil portant la carte de réduction (071) ou munis d'un titre de congé et permission (073) | 50 % |
| 3. Les miliciens rejoignant les centres de recrutement et de sélection | Billet de service |

II. Ministère de la Défense nationale

- | | |
|--|-------------------|
| 1. Les militaires et assimilés en uniforme (070) ou en civil, porteur de la carte de réduction ou munis d'un titre de congé et permission (072) | 50 % |
| 2. Les aumôniers (028), officiers de réserve (029) et sous-officiers de réserve (027) non dégagés de leurs obligations militaires | 25 % |
| 3. Les militaires en activité de service | Billet de service |
| 4. Les militaires rejoignant leur domicile après passage au centre de recrutement et de sélection, rejoignant leur caserne de leur première affectation | Billet de service |
| 5. Les bénéficiaires de l'arrêté royal du 27 juin 1983 portant statut de reconnaissance nationale en faveur des membres du corps expéditionnaire pour la Corée (024) | 50 % |

III. Ministère de la Prévoyance sociale

- | | |
|---|--|
| Les mineurs en vertu de l'arrêté-loi du 14 avril 1945 (099) | Carnet de billets gratuits (2e classe) |
|---|--|

IV. Ministère des Finances (jusqu'au 31 mai 1997)

- | | |
|---|------|
| Les agents subalternes du service actif des douanes (039) | 50 % |
|---|------|

3. CATEGORIEEN VAN PROFESSIONELE AARD

Genieten 75 % vermindering op de prijs van het biljet dat het vaste bedrag overtreft, de volgende categorieën :

- in 2e klas, de zeelieden die als werkzoekenden bij de koopvaardijvloot zijn ingeschreven en die zich gaan aanmonsteren (048);
- in 1e en 2e klas, de journalisten die erkend zijn door het Ministerie van Binnenlandse Zaken, of door de Algemene Belgische Persbond (043).

4. CATEGORIE VAN EUROPESE AARD

De niet-Belgische leden van het Europees Parlement hebben recht op kosteloze vrijkaarten 1e klas op het net van de NMBS.

Bijlage 12

KOSTELOOS VERVOER
OF VERVOER TEGEN VERMINDERDE PRIJS
DAT WORDT TOEGEKEND AAN BEPAALDE IN ARTIKEL 34

Dit overzicht omvat de voornaamste ministeries en instellingen, die voor hun rekening met de NMBS een overeenkomst of een akkoord hebben aangegaan betreffende de toekenning van specifieke financiële voordelen (prijsverminderingen, kosteloos vervoer, verkeersvoordelen).

De tussen haakjes vermelde cijfers verwijzen naar de tariefcodes van de diensten "Reizigers" van de NMBS.

I. Ministerie van Binnenlandse Zaken

- | | |
|---|----------------------|
| 1. De kiezers (098) | Vrijbiljet (2e klas) |
| 2. De rijkswachters in uniform of in burger die houder zijn van de reductiekaart (071) of van een verlof- en vergunningskaart (073) | 50 % |
| 3. De dienstplichtigen die zich naar de centra voor recrutering en selectie begeven | Dienstbiljet |

II. Ministerie van Landsverdediging

- | | |
|---|--------------|
| 1. De militairen en gelijkgestelden in uniform (070) of in burger, die houder zijn van de reductiekaart of van een verlof- en vergunningskaart (072) | 50 % |
| 2. De aalmoezeniers (028), reserve-officieren (029) en reserve-onderofficieren (027) die niet van hun militaire verplichtingen ontslagen zijn | 25 % |
| 3. De militairen in actieve dienst | Dienstbiljet |
| 4. De militairen die vanuit het centrum voor recrutering en selectie naar huis terugkeren of die zich naar de kazerne van hun eerste aanstelling begeven | Dienstbiljet |
| 5. De begunstigden van het koninklijk besluit van 22 juni 1983 houdende statuut van nationale erkentelijkheid ten gunste van de leden van het expeditiecorps voor Korea (024) | 50 % |

III. Ministerie van Sociale Voorzorg

- | | |
|--|------------------------------------|
| De mijnwerkers krachtens de besluitwet van 14 april 1945 (099) | Boekje met vrijbiljetten (2e klas) |
|--|------------------------------------|

IV. Ministerie van Financiën (tot 31/05/1997).

- | | |
|--|------|
| De ondergeschikte beambten van de actieve douanedienst (039) | 50 % |
|--|------|

V. Ministère de la Fonction publique

La convention passée entre la SNCB et le Ministère de la Fonction publique enregistrée le 12 décembre 1995, fixe les modalités quant aux facilités de transport accordées au personnel du Comité supérieur de Contrôle ainsi que la redevance y affectée pour la période allant du 1er janvier 1996 au 31 décembre 1997 (07/C07)

VI. Les Offices régionaux de l'Emploi

Chômeurs répondant à une offre d'emploi ou se présentant à un examen de recrutement (045-047-049) 75 % (2e classe)

VII. Ministère des Communications et de l'Infrastructure et assimilés — Convention du 28.5.1973

La convention du 28.05.1973 détermine le personnel bénéficiaire du Département des Communications et de l'Infrastructure et assimilés (agents transférés, personnel des régies,...), les différents avantages tarifaires accordés audit personnel ainsi que les modalités de règlement des factures à charge respectivement de chaque administration ou régie.

Les administrations et régies concernées sont :

	Code Attestation	Code Carte inventaire
- Services Généraux du Ministère des Communications et de l'Infrastructure	02	C02
- Administration du Transport Terrestre	03	C03
- La Poste	04	C04
- Belgacom	05	C05
- Administration des Affaires maritimes et de la Navigation intérieure	06	C06
- Administration de l'Aéronautique	08	C08
- Régie des Voies aériennes	09	C09
- Ministère de la Communauté française - anciens agents du Commissariat au Tourisme	10	C10
- Régie des Transports maritimes	11	C11
- Office Régulateur de la Navigation intérieure	12	C12
- Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur	13	C13
- Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap - Departement Onderwijs	14	C14
- Administration centrale de la Région de Bruxelles Capitale	15	C15
- Secrétariat Général du Ministère des Communications et de l'Infrastructure	16	C16
- Toerisme Vlaanderen - anciens agents du Vlaams Commissariaat-Generaal voor Toerisme	17	C17
- Secrétariat Général du Ministère de la Région wallonne	18	C18
- Bureau fédéral d'Achats - anciens agents du Bureau	19	C19

V. Ministerie van Ambtenarenzaken

De overeenkomst tussen de NMBS en het Ministerie van Ambtenarenzaken die op 12 december 1995 werd geregistreerd, bepaalt welke verkeersvoordelen worden toegekend aan het personeel van het Hoog Comité van Toezicht, alsook de bijbehorende vergoeding voor de periode tussen 1 januari 1996 en 31 december 1997 (07/CO7).

VI. De Gewestelijke Diensten voor Arbeidsbemiddeling

Werklozen die ingaan op een werkaanbieding of zich voor een aanwervingsexamen melden (045-047-049) 75 % (2e klas)

VII. Ministerie van Verkeer en Infrastructuur en gelijkgestelden — Overeenkomst van 28.05.1973

De overeenkomst van 28 mei 1973 bepaalt de begunstigde personeelsleden van het Departement van Verkeer en Infrastructuur en gelijkgestelden (overgeplaatste bedienden, regiepersoneel,...), de verschillende prijsverminderingen die aan genoemd personeel worden toegekend, alsook de modaliteiten inzake de vereffening van de facturen, die ten laste vallen van de respectieve besturen en regieën.

De betrokken beturen en regieën zijn :

	Attest- code	Inventariskaart- code
- Algemene Diensten van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	02	C02
- Bestuur van het Vervoer te Land	03	C03
- De Post	04	C04
- Belgacom	05	C05
- Bestuur van de Maritieme Zaken en van de Binnenvaart	06	C06
- Bestuur der Luchtvaart	08	C08
- Regie der Luchtwegen	09	C09
- Ministère de la Communauté française - gewezen bedienden van het Commissariaat voor Toerisme	10	C10
- Regie voor Maritiem Transport	11	C11
- Dienst voor regeling der Binnenvaart	12	C12
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Leefmilieu en Infrastructuur	13	C13
- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Departement Onderwijs	14	C14
- Centrale Administratie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest	15	C15
- Secretariaat-Generaal van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur	16	C16
- Toerisme Vlaanderen - gewezen bedienden van het Vlaams Commissariaat-Generaal voor Toerisme	17	C17
- Secrétariat Général du Ministère de la Région wallonne	18	C18
- Federaal Aankoopbureau - gewezen bedienden van het Bureau	19	C19

	Code Attestation	Code Carte inventaire		Attest- code	Inventariskaart- code
- Administration de la Réglementation de la Circulation et de l'Infrastructure	20	C20	- Bestuur van de Verkeersreglementering en van de Infrastructuur	20	C20
- Ministère des Finances	21	C21	- Ministerie van Financiën	21	C21
- Ministère des Affaires économiques	22	C22	- Ministerie van Economische Zaken	22	C22
- Ministère de la Santé publique	23	C23	- Ministerie van Volksgezondheid	23	C23
- Administration Générale - Ministère de l'Intérieur	24	C24	- Algemeen Bestuur - Ministerie van Binnenlandse Zaken	24	C24
- Ministère de l'Agriculture	25	C25	- Ministerie van Landbouw	25	C25
- Institut Belge des Postes et des Télécommunications	26	C26	- Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie	26	C26
- Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap - Economie, Werkgelegenheid en Binnenlandse Aangelegenheden	27	C27	- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Economie, Werkgelegenheid en Binnenlandse Aangelegenheden	27	C27
- Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap - Welzijn, Volksgezondheid en cultuur	28	C28	- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Welzijn, Volksgezondheid en cultuur	28	C28
- Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap - Algemene Zaken en Financiën	29	C29	- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Algemene Zaken en Financiën	29	C29
- Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap - Coördinatie	30	C30	- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Coördinatie	30	C30
- Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap - Leefmilieu en Infrastructuur Dienst Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens - Luchthaven Oostende	71	C71	- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Leefmilieu en Infrastructuur Dienst Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens - Luchthaven Oostende	71	C71
- Het Ministerie van Vlaamse Gemeenschap - Leefmilieu en Infrastructuur Dienst Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens - Luchthaven Antwerpen.	72	C72	- Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap - Leefmilieu en Infrastructuur Dienst Geregeld Vervoer en Regionale Luchthavens - Luchthaven Antwerpen	72	C72

Annexe 13

GRATUITES IMPOSEES, NON COMPENSEES
PAR L'ETAT PREVUES A L'ARTICLE 35

LISTE DES CATEGORIES DE BENEFICIAIRES

1. En vertu de la Constitution :
 - les membres de la Chambre, du Sénat ainsi que les membres des Conseils des Communautés et des Régions
 et par extension :
 - les membres belges du Parlement européen.
2. Les catégories suivantes à caractère social :
 - les enfants âgés de moins de 6 ans accompagnés
3. Contrôle

La SNCB assure la gratuité de transport aux fonctionnaires et agents du service "Transport par rail" de l'Administration du Transport terrestre du Ministère des Communications et de l'Infrastructure en charge du suivi du présent contrat de gestion.

ANNEXE 14

OBLIGATION DE L'ETAT LIEES A CERTAINES OPERATIONS
DE FINANCEMENT DE LA SNCB

I. FINANCEMENT PAR EMPRUNTS CLASSIQUES

Avant la signature du premier contrat de gestion, l'Etat remboursait à la SNCB les charges des emprunts pris, en vertu de l'article 76 de la loi du 5 août 1978, de l'article 217 de la loi du 8 août 1980 et de l'article 1^{er} de la loi du 15 janvier 1981, à concurrence de 4.072,7 M.

Bijlage 13

OPGELEGD KOSTELOOS VERVOER, VERMELD IN ARTIKEL 35

LIJST VAN DE CATEGORIEËN VAN BEGUNSTIGDEN

1. Overeenkomstig de Grondwet :
 - de leden van Kamer, de Senaat en de leden van de Gemeenschapsraden en Gewestraden
 - en bij uitbreiding
 - de Belgische leden van het Europees Parlement.
2. De volgende categorieën van sociale aard :
 - vergezelde kinderen van minder dan 6 jaar.
3. Controle

De NMBS staat in voor het kosteloos vervoer van ambtenaren en bedienden van de Dienst "Spoorvervoer" van het Bestuur van het Vervoer te Land bij het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur die met de opvolging van dit beheerscontract belast zijn.

Bijlage 14

VERPLICHTING VAN DE STAAT INZAKE SOMMIGE
FINANCIERINGSVERRICHTINGEN VAN DE NMBS

I. FINANCIERING DOOR KLASSIEKE LENINGEN

Vóór de ondertekening van het eerste beheerscontract betaalde de Staat aan de NMBS de kosten terug van de leningen die waren aangegaan krachtens artikel 76 van de wet van 5 augustus 1978, artikel 217 van de wet van 8 augustus 1980 en artikel 1 van de wet van 15 januari 1981, voor een bedrag van 4.072,7 miljoen.

Les charges afférentes à cette masse d'emprunts s'élevaient, à l'époque, à 335,2 M.

Ce montant a été associé à un taux d'intérêt fictif calculé sur la base de la moyenne arithmétique des taux d'intérêts nominaux pour les dettes directes de l'Etat émises depuis quatre ans, lors du paiement par l'Etat, des 335,2 M.

Cette moyenne arithmétique s'élevait à 8,6 %.

Dans le cadre de la contractualisation des rapports Etat-SNCB, le montant d'intervention de l'Etat pour les charges financières des emprunts souscrits à concurrence de 4072,7 M. évolue suivant la nouvelle moyenne des taux d'intérêts nominaux des dettes directes de l'Etat observées sur les quatre dernières années.

La contribution annuelle de l'Etat prévue à l'article 44 du présent contrat de gestion s'établit donc comme suit :

$$C_t = \frac{335,2 \text{ M}}{8,6 \%} \times i_t$$

dans lequel C_t est le montant de la contribution de l'année t ;

335,2 M est le montant de référence qui correspond aux charges supportées par l'Etat en 1990 pour les emprunts pris en vertu desdites lois;

8,6 % est le taux de référence qui correspond au taux facial moyen des dettes directes de l'Etat observé pour les quatre dernières années de la même époque de référence;

i_t est obtenu, à partir des taux moyens annuels calculés pour les quatre dernières années sur la base du taux facial de toutes les dettes directes de l'Etat, quelle que soit leur forme, soit

$$i_t = \frac{i_{t-4} + i_{t-3} + i_{t-2} + i_{t-1}}{4}$$

En cas de taux variables, sont repris pour ce calcul, les taux d'application au 1^{er} avril de l'année $t-1$.

II. OPERATIONS DE FINANCEMENT ALTERNATIF

La SNCB est autorisée à conclure des opérations financières ayant pour objet du matériel roulant ou à participer à de telles opérations sous forme de leasing ou par d'autres techniques de financement.

Le Roi est autorisé à attacher la garantie de l'Etat au paiement des intérêts, des loyers et du remboursement du capital en ce compris les frais accessoires (article 166, § 1° de la loi du 31 décembre 1988).

Quelques-unes de ces opérations font l'objet d'une prise en charge par l'Etat des intérêts, loyers, remboursements, à concurrence des montants fixés par une disposition légale particulière. A la signature du deuxième contrat de gestion, trois opérations de ce type font l'objet d'une intervention de l'Etat.

II.1. SALE AND LEASE BACK (article 45)

- en date du 21 décembre 1989 auprès de CENTRAL LEASING et CLBI Ltd Japan;

- pour un montant de 2.400 M BEF;

- prise en charge par l'Etat à concurrence de 1.000 M, soit 10/24e.

- Base légale : autorisation

article 65 de la loi-programme du 6 juillet 1989 autorisant une opération de 1 milliard de francs

prise en charge par l'Etat :

article 166 § 4 de la loi-programme du 30 décembre 1988 modifié par l'article 65 de la loi-programme du 6 juillet 1989.

- Mode d'intervention de l'Etat

L'Etat intervient à concurrence d'un tableau d'amortissement établi pour un emprunt classique de 1 milliard, au taux de 8,95 % et ce, pour une durée de 16 ans.

L'annuité est constante sur toute la durée de cet emprunt, à savoir 116.886.266 F.

- Objet : 22 automotrices de type 1986.

Matériel roulant neuf livré en 1989.

- Part capital comprise dans les redevances : 2.004.738.868 F.

- Durée : du 21 décembre 1989 au 21 décembre 2005. Les versements de l'Etat s'effectuant au cours du mois de chaque échéance, la dernière annuité sera due en décembre 2005.

- Option d'achat le 21 décembre 2005 : 240.000.000 F.

Valeur résiduelle pour l'Etat : 100.000.000 F.

De kosten van deze leningenmassa bedroegen destijds 335,2 miljoen.

Toen de Staat de 335,2 miljoen betaalde, werd op dat bedrag een fictieve rentevoet toegepast, berekend op basis van het rekenkundig gemiddelde van de nominale rentevoeten voor de sedert 4 jaar aangegane rechtstreekse Rijksschulden.

Dat rekenkundig gemiddelde bedroeg 8,6 %.

In het kader van de contractualisering van de betrekkingen tussen de Staat en de NMBS, evolueert het bedrag van de bijdrage van de Staat voor de financiële kosten van de ten belope van 4072,7 miljoen onderschreven leningen, volgens het nieuwe gemiddelde van de nominale rentevoeten van de rechtstreekse Rijksschulden over de laatste vier jaar.

De jaarlijkse bijdrage van de Staat volgens artikel 44 van dit beheerscontract wordt dus als volgt bepaald :

$$C_t = \frac{335,2 \text{ miljoen}}{8,6 \%} \times i_t$$

waarbij - C_t het bedrag van de bijdrage van het jaar t is;

- 335,2 miljoen het referentiebedrag is dat overeenkomt met de kosten die de Staat in 1990 gedragen heeft voor de leningen uit hoofde van de voorvermelde wetten;

- 8,6 % de referentievoet is die overeenkomt met de gemiddelde nominale rentevoet van de rechtstreekse Rijksschulden over de laatste vier jaar van dezelfde referentieperiode;

- i_t wordt verkregen, uitgaande van de gemiddelde jaarlijkse rentevoeten, berekend over de laatste vier jaar op basis van de nominale rentevoet van alle rechtstreekse Rijksschulden, ongeacht hun vorm, dus

$$i_t = \frac{i_{t-4} + i_{t-3} + i_{t-2} + i_{t-1}}{4}$$

In geval van variabele rentevoeten, worden voor de berekening de rentevoeten toegepast die gelden op 1 april van het jaar $t-1$.

II. ALTERNATIEVE FINANCIERINGSVERRICHTINGEN

De NMBS is gemachtigd om financiële verrichtingen uit te voeren inzake rollend materieel of om aan dergelijke verrichtingen deel te nemen in de vorm van leasing of andere financieringstechnieken.

De Koning is gemachtigd Staatswaarborg te verlenen inzake de betaling van interesten, huurgelden of terugbetaling van kapitaal, met inbegrip van de bijkosten (artikel 166, § 1° van de wet van 31 december 1988).

Voor enkele van die verrichtingen neemt de Staat de interesten, huurgelden, terugbetalingen ten laste, ten belope van de bedragen die vastgesteld zijn door een bijzondere wetsbepaling. Bij de onder-tekening van het tweede beheerscontract is er voor drie verrichtingen van dat type, een bijdrage van de Staat.

II.1 SALE AND LEASE BACK (artikel 45)

- op 21 december 1989 bij CENTRAL LEASING en CLBI Ltd Japan;

- voor een bedrag van 2.400 miljoen BEF;

- tenlasteneming door de Staat voor een bedrag van 1.000 miljoen, d.i. 10/24e.

- Wettelijke basis : toelating

artikel 65 van de programmawet van 6 juli 1989 houdende toelating voor een verrichting van 1 miljard frank

tenlasteneming door de Staat :

artikel 166 § 4 van de programmawet van 30 december 1988, gewijzigd bij artikel 65 van de programmawet van 6 juli 1989.

- Staatsbijdrage

De Staat draagt bij overeenkomstig een afschrijvingstabel voor een klassieke lening van 1 miljard, tegen 8,95 %, afgesloten voor een duur van 16 jaar.

De annuïteit is constant voor de volledige duur van die lening, met name 116.886.266 fr.

- Doel : 22 motorrijtuigen type 1986.

Nieuw rollend materieel, geleverd in 1989.

- Gedeelte kapitaal begrepen in de vergoedingen : 2.004.738.868 fr.

- Duur : van 21 december 1989 tot 21 december 2005. Aangezien de Staat in de loop van de maand van elke vervaltermijn stort, is de laatste annuïteit verschuldigd in december 2005.

- Aankoopoptie op 21 december 2005 : 240.000.000 fr.

Restwaarde voor de Staat : 100.000.000 fr.

II.2. SALE AND RENT BACK (article 46)

- en date du 8 février 1990 auprès de IKEA;
- pour un montant de 100.000.000 USD
soit 3.476.700.000 BEF;

- prise en charge, par l'Etat, à concurrence de 1.750 M BEF;

- Base légale : autorisation :

article 166 § 3 de la loi-programme du 30 décembre 1988, pour un montant maximal de 3,5 milliards de F dans le cadre du programme de relance sélective des investissements publics.

prise en charge par l'Etat :

article 166 § 4 de la loi-programme du 30 décembre 1988.

L'Etat supporte les charges afférentes à ce financement alternatif, à partir de 1992, c'est-à-dire avec un retard de deux échéances par rapport à celles imputables à la SNCB.

Par exemple, en 1993, la SNCB s'acquitte de l'échéance de janvier 1993 et de juillet 1993. L'Etat supporte, pour sa part, l'échéance de juillet 1991 et de janvier 1992.

- Objet : vente de 7 locomotives électriques et de 1.097 wagons + ancien matériel.

- Durée : location pour une période 8 1/2 ans, la dernière échéance étant fixée au 12 juillet 1998, le dernier versement de l'Etat interviendra, en conséquence, en 2000.

Tableau d'amortissement de l'opération globale pendant la durée du présent contrat de gestion :

Echéance du — Vervaldatum	Contribution de l'Etat limitée à 1750 M/3476,7 M — Staatsbijdrage beperkt tot 1 750 mln/3 476,7 mln		
	Versement de la part de l'Etat en — Storting van het deel van de Staat in	Partie fixe totale en USD — Totaal vast deel in USD	Encours en USD — Uitstaand bedrag in USD
12/07/1995	1997	2.950.077	80.656.906
12/01/1996	1997	3.076.932	78.119.829
12/07/1996	1998	3.210.128	75.455.897
12/01/1997	1998	3.349.984	72.658.769
12/07/1997	1999	3.496.833	69.721.785
12/01/1998	1999	3.651.026	66.637.952
12/07/1998	2000	3.765.776	63.399.926

- L'Etat intervient à concurrence, soit du taux de change en francs belges, appliqué lors de l'échéance, soit du taux applicable par la Banque nationale deux jours avant cette échéance si la SNCB effectue le versement à partir d'un compte en dollars.

- La valeur totale de l'option de rachat est égale à 60.000.000 USD. La part à charge de l'Etat est égale à 60.000.000 USD x 1.750 / 3.476,7 = 30.201.052,72 USD. L'Etat paiera ce montant à la SNCB au cours de l'an 2000.

II.3. SALE AND LEASE BACK (article 47)

- en date du 31 mai 1991 auprès du Crédit Agricole de France;

- pour un montant de 420.000.000 FRF
soit 2.548.980.000 BEF;

- prise en charge, par l'Etat, à concurrence de 1.750 M BEF;

II.2 SALE AND RENT BACK (artikel 46)

- op 8 februari 1990 bij IKEA;
- voor een bedrag van 100.000.000 USD
d.i. 3.476.700.000 BEF;

- tenlasteneming door de Staat voor een bedrag van 1.750 miljoen BEF.

- Wettelijke basis : toelating

artikel 166 § 3 van de programmawet d.d. 30 december 1988, voor een bedrag van ten hoogste 3,5 miljard fr. in het raam van het selectief herstelprogramma inzake overheidsinvesteringen.

tenlasteneming door de Staat :

artikel 166 § 4 van de programmawet d.d. 30 december 1988.

De Staat draagt de lasten van deze alternatieve financiering vanaf 1992, d.i. met een vertraging van twee vervallen termijnen t.o.v. die welke voor rekening van de NMBS worden geboekt.

Zo vereffent de NMBS bijvoorbeeld in 1993 de vervallen sommen voor januari 1993 en juli 1993. De Staat vereffent die van juli 1991 en januari 1992.

- Doel : verkoop van 7 elektrische locomotieven en 1.097 wagens + oud materieel.

- Duur : huur voor een periode van 8,5 jaar; daar de laatste vervaldag op 12 juli 1998 is vastgesteld, zal de laatste storting van de Staat dus in 2000 plaatsvinden.

Afschrijvingstabel voor de globale verrichting tijdens de duur van dit beheerscontract :

- De Staat draagt bij naar rata van, ofwel de wisselkoers in Belgische frank, toegepast op de vervaldatum, ofwel de koers van de Nationale Bank twee dagen voor die vervaldatum, als de NMBS de storting verricht van een rekening in dollar.

- De totale waarde van de terugkoopoptie is gelijk aan 60.000.000 USD. Het gedeelte ten laste van de Staat is gelijk aan 60.000.000 USD x 1.750 / 3.476,7 = 30.201.052,72 USD. De staat betaalt dit bedrag aan de NMBS in de loop van het jaar 2000.

II.3. SALE AND LEASE BACK (artikel 47)

- op 31 mei 1991 bij het Crédit Agricole de France;

- voor een bedrag van 420.000.000 FRF;
d.i. 2.548.980.000 BEF;

- tenlasteneming door de Staat voor een bedrag van 1.750 miljoen BEF.

- Base légale : autorisation

article 166 § 3 de la loi-programme du 30 décembre 1988, pour un montant maximal de 3,5 milliards de F dans le cadre du programme de relance sélective des investissements publics.

prise en charge par l'Etat :

article 166 § 4 de la loi-programme du 30 décembre 1988.

L'Etat supporte les charges afférentes à ce financement alternatif, à partir de 1992, c'est-à-dire avec un retard d'une échéance par rapport à celles imputables à la SNCB.

Par exemple, en 1993, la SNCB s'acquitte de l'échéance de juin 1993 et de décembre 1993.

L'Etat supporte, pour sa part, l'échéance de décembre 1992 et de juin 1993.

- Objet : vente de 23 automotrices type 1980.

- Part capital comprise dans les redevances : 378.000.000 FRF.

- Durée : du 7 juin 1991 au 31 décembre 2005. En conséquence, le dernier versement de l'Etat interviendra en 2006.

- Option d'achat le 31 décembre 2005 : 10 % soit 42.000.000 FRF.

Valeur résiduelle pour l'Etat :

42.000.000 FF x 1750/2548,98 = 28.835.063,43 FRF.

Tableau d'amortissement pendant la durée du présent contrat de gestion :

- Wettelijke basis : toelating

artikel 166 § 3 van de programmawet d.d. 30 december 1988, voor een bedrag van ten hoogste 3,5 miljard fr. in het raam van het selectief herstelprogramma inzake overheidsinvesteringen.

tenlasteneming door de Staat :

artikel 166 § 4 van de programmawet van 30 december 1988.

De Staat draagt de kosten van deze alternatieve financiering vanaf 1992, d.i. met een vertraging van één vervalttermijn t.o.v. die welke voor rekening van de NMBS worden geboekt.

Zo vereffent de NMBS bijvoorbeeld in 1993 de vervallen sommen voor juni 1993 en december 1993.

De Staat vereffent die van december 1992 en juni 1993.

- Doel : verkoop van 23 motorrijtuigen type 1980.

- Gedeelte kapitaal begrepen in de vergoedingen : 378.000.000 FRF.

- Duur : van 7 juni 1991 tot 31 december 2005. De laatste storting van de Staat zal dus in 2006 plaatsvinden.

- Aankoopoptie op 31 december 2005 : 10 %, d.i. 42.000.000 FRF.

Restwaarde voor de Staat :

42.000.000 FRF x 1750/2548,98 = 28.835.063,43 FRF.

Afschrijvingstabel tijdens de duur van dit beheerscontract :

Echéance du — Vervaldatum	Contribution de l'Etat limitée à 1 750 M/2 548,98 M		
	Staatsbijdrage beperkt tot 1 750 mln/2 548,98 mln		
	Versement de la part de l'Etat en — Storting van het deel van de Staat in	Partie fixe totale en FRF — Totaal vast deel in FRF	Encours en FRF — Uitstaand bedrag in FRF
31/12/1996	1997	19.224.496,59	142.334.640
30/06/1997	1997	21.262.646,69	113.080.674
31/12/1997	1998	22.717.209,34	91.818.006
30/06/1998	1998	24.812.945,40	60.899.076
31/12/1998	1999	26.507.101,24	36.086.106
30/06/1999	1999	28.669.097,53	3.253.278
31/12/1999	2000	29.335.780,93	—
30/06/2000	2000	29.849.157,10	—
31/12/2000	2001	30.371.517,35	—
30/06/2001	2001	30.903.018,90	—

L'Etat intervient à concurrence, soit du taux de change en francs belges appliqué lors de l'échéance, soit du taux applicable par la Banque nationale deux jours avant cette échéance si la SNCB effectue le versement à partir d'un compte en francs français.

Annexe 15

INFORMATIONS A FOURNIR PAR LA SNCB

I. Transport intérieur de voyageurs

1. Nombre de trains-kilomètres, par jour ouvrable et non ouvrable, résultant de chaque nouvelle grille horaire, et ce :

* pour les relations intervillees

* pour les relations locales

* pour les dessertes de pointe ou de renfort.

2. Identification du nombre de trains supprimés sur une partie ou sur la totalité du parcours et des trains-kilomètres qui y sont associés.

A transmettre deux fois par an.

- De Staat draagt bij naar rata van, ofwel de wisselkoers in Belgische frank, toegepast op de vervaldatum, ofwel de koers van de Nationale Bank twee dagen voor die vervaldatum, als de NMBS de storting verricht van een rekening in Franse frank.

Bijlage 15

DOOR DE NMBS TE VERSTREKKEN INLICHTINGEN

I. Binnenlands reizigersvervoer

1. Aantal treinkilometers, per werkdag en per andere dag, als resultaat van elke nieuwe dienstregeling, en dat voor :

* de interstedelijke verbindingen;

* de lokale verbindingen;

* de piek- of versterkingstreinen.

2. Aantal geschrapte treinen op een deel van het traject of op het hele traject.

Die informatie moet tweemaal per jaar worden gegeven.

3. Statistiques du trafic voyageurs élaborées sur base des comptages, par gares et points d'arrêts repris en annexe 2, et par catégorie de trains.

A transmettre au cours du premier trimestre de l'année suivante.

II. Qualité du service - Régularité

Statistiques mensuelles relatives à la régularité de circulation des trains de voyageurs intérieurs :

- estimation du pourcentage de retards dus aux cas de force majeure ou à l'exécution de projets d'investissements;
- pourcentage des trains circulant à l'heure;
- pourcentage des trains avec un retard maximum de 5 minutes aux points repères choisis;
- pourcentage des trains avec un retard supérieur à 5 minutes aux points repères choisis;
- le nombre de trains supprimés.

III. Part de marché de la SNCB pour le transport intérieur et autres

Appréciation de la SNCB quant à l'évolution de son rôle et de sa présence par rapport aux autres modes de transport, et communication d'informations décrivant sa part de marché suivant la distance parcourue et dans l'approche des grandes agglomérations.

Annexe 16

En vertu des dispositions du présent contrat de gestion, la SNCB fournira les rapports suivants :

- le 1^{er} septembre 1997 :

* un nouveau plan de transport et un rapport décrivant la manière dont l'offre répond à la demande de mobilité et s'adapte au cadre social, économique et géographique du pays (articles 15 et 17);

- le 31 décembre 1997 :

* un rapport concernant la réalisation de sa comptabilité de gestion (article 67);

- le 31 décembre 1998 :

* un rapport sur la démarche entreprise en vue d'un système d'assurance de la qualité (article 73);

* un rapport commun de l'Etat et de la SNCB relatif au développement du transport combiné de marchandises (article 31).

En outre, la SNCB fournira chaque année :

- pour le 30 avril :

* le compte de résultat du transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire relatifs à l'année précédente (article 20);

* un rapport sur l'état d'exécution du plan décennal en ce qui concerne l'année écoulée, ainsi que sur la période déjà couverte du plan (article 22);

* le tableau de la réévaluation éventuelle du programme d'investissements (article 23);

* le compte de résultat de la mission d'entretien, de gestion et d'exploitation de l'infrastructure (article 29);

- pour le 15 novembre :

* le programme annuel de tous les investissements ferroviaires de l'année suivante, ceci quel que soit le mode de financement (article 24);

* le programme d'investissements ferroviaires de l'année suivante financés à l'intermédiaire du budget du Ministère des Communications et de l'Infrastructure (article 25).

3. Statistieken van het reizigersverkeer, opgesteld op basis van tellingen, per station en per stopplaats vermeld in de bijlagen 2 en per categorie van treinen.

Die informatie moet worden gegeven in de loop van het eerste trimester van het volgende jaar.

II. Kwaliteit van de dienst - Regelmaat

Maandelijkse statistieken betreffende de regelmaat van de binnenlandse reizigerstreinen :

- raming van het percentage vertragingen wegens overmacht of de uitvoering van investeringsprojecten;
- percentage treinen die op tijd rijden;
- percentage treinen met ten hoogste 5 minuten vertraging op de gekozen punten;
- percentage treinen met meer dan 5 minuten vertraging op de gekozen punten;
- het aantal geschrapte treinen.

III. Marktaandeel van de NMBS voor het binnenlands vervoer van reizigers

Evaluatie van de NMBS betreffende de evolutie van haar rol en aanwezigheid in vergelijking met de andere vervoerwijzen en verstrekken van informatie over haar marktaandeel volgens de afgelegde afstand en op de toegangswegen naar de grote agglomeraties.

Bijlage 16

Krachtens de bepalingen van dit beheerscontract moet de NMBS de volgende verslagen bezorgen :

- op 1 september 1997 :

* een nieuw vervoerplan en een verslag dat de wijze beschrijft waarop het aanbod beantwoordt aan de mobiliteitsvraag en hoe het zich aanpast aan het sociale, economische en geografische kader van het land (artikelen 15 en 17);

- op 31 december 1997 :

* een verslag over de uitvoering van haar beheersboekhouding (artikel 67).

- op 31 december 1998 :

* een verslag over de ondernomen stappen met het oog op een systeem van kwaliteitszorg (artikel 73);

* een gemeenschappelijk verslag van de Staat en de NMBS over de ontwikkeling van het gecombineerd goederenvervoer (artikel 31).

Bovendien bezorgt de NMBS elk jaar :

- tegen 30 april :

* de resultatenrekening van het binnenlands reizigersvervoer met treinen van de gewone dienst met betrekking tot het vorige jaar (artikel 20);

* een verslag over de stand van uitvoering van het tienjarenplan in het afgelopen jaar, en over de al voorbijge periode die het plan dekt (artikel 22);

* de tabel van de eventuele herwaardering van het investeringsprogramma (artikel 23);

* de resultatenrekening van de opdracht van onderhoud, beheer en exploitatie van de infrastructuur (artikel 29);

- tegen 15 november :

* het jaarlijks programma van alle spoorweginvesteringen van het volgende jaar, ongeacht de financieringswijze (artikel 24);

* het programma van de spoorweginvesteringen van het volgende jaar, gefinancierd via de begroting van het Ministerie van Verkeer en Infrastructuur (artikel 25).