

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2022/31360]

9 MAART 2022. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden

FILIP, Koning der Belgen,
Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, artikel 5, § 3, derde lid;

Gelet op het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden;

Gelet op artikel 8 van de wet van 15 december 2013 houdende diverse bepalingen inzake administratieve vereenvoudiging, is dit besluit vrijgesteld van een regelgevingsimpactanalyse, gezien de hoogdringendheid wordt gerechtvaardigd door de noodzaak om de NMBS en Infrabel in staat te stellen de doelstellingen van het herstel- en overgangspan te bereiken en te voorkomen dat hun financiële situatie verslechtert, waardoor hun vermogen om hun taken van openbare dienst ten volle uit te voeren, in het gedrang zou komen.

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 11 februari 2022;

Gelet op de akkoordbevinding van de staatssecretaris voor Begroting, d.d. 17 februari 2022;

Gelet op de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, artikel 3, § 1, eerste lid;

Gelet op de hoogdringendheid;

Overwegende dat het noodzakelijk is om de NMBS en Infrabel in staat te stellen de doelstellingen van het herstel- en overgangspan te bereiken en te voorkomen dat hun financiële situatie verslechtert, waardoor hun vermogen om hun taken van openbare dienst ten volle uit te voeren, in het gedrang zou komen.

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

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden, wordt een artikel 4/13 ingelast, dat luidt als volgt:

« Art. 4 /13. Er wordt een bijkomende subsidie toegekend aan NMBS in het kader van as 5 "investeringsbeleid" van het Belgisch herstel- en transitieplan voor de jaren 2022, 2023 en 2024, voor het project "Onthaal". De toewijzing en verdeling van deze middelen, alsmede de regionale verdeelsleutel, zijn opgenomen in bijlage 10 bij dit besluit. De controle op de uitvoering van de projecten, voor een totaalbedrag van 28 miljoen euro, wordt geïntegreerd in de bestaande procedures van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze projecten worden ook geïntegreerd in het federale herstel- en investeringsplan en maken het voorwerp uit van een zesmaandelijks opvolgingsverslag dat wordt gecoördineerd met de verslagen die voor het nationale herstel- en veerkrachtplan worden verstrekt. »

Art. 2. In het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden, wordt een artikel 4/14 ingelast, dat luidt als volgt:

« Art. 4 /14. Er wordt een bijkomende subsidie toegekend aan Infrabel in het kader van as 5 "investeringsbeleid" van het Belgisch herstel- en transitieplan voor de jaren 2022, 2023 en 2024, voor de projecten "As 3" en "Goedereninfrastructuur". De toewijzing en verdeling van deze middelen, alsmede de regionale verdeelsleutel, zijn opgenomen in bijlage 10 bij dit besluit. De controle op de uitvoering van de projecten, voor een totaalbedrag van 222 miljoen euro, wordt geïntegreerd in de bestaande procedures van de FOD Mobiliteit en Vervoer. Deze projecten worden ook geïntegreerd in het federale herstel- en investeringsplan en maken het voorwerp uit van een zesmaandelijks opvolgingsverslag dat wordt gecoördineerd met de verslagen die voor het nationale herstel- en veerkrachtplan worden verstrekt. »

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2022/31360]

9 MARS 2022. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB

PHILIPPE, Roi des Belges,
A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, l'article 5, § 3, alinéa 3 ;

Vu l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB ;

Vu l'article 8 de la loi du 15 décembre 2013 portant des dispositions diverses en matière de simplification administrative, le présent arrêté est exempté d'analyse d'impact de la réglementation, vu l'urgence motivée par la circonstance qu'il est nécessaire de permettre à la SNCB et à Infrabel de réaliser leurs objectifs définis par le plan de relance et de transition ainsi que d'éviter une dégradation de leur situation financière qui remettrait en cause leur capacité à assumer pleinement leurs missions de service public;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 11 février 2022 ;

Vu l'accord de la secrétaire d'État au Budget du 17 février 2022 ;

Vu les lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, l'article 3, § 1^{er}, alinéa 1^{er} ;

Vu l'urgence ;

Considérant qu'il est nécessaire de permettre à la SNCB et à Infrabel de réaliser leurs objectifs définis par le plan de relance et de transition ainsi que d'éviter une dégradation de leur situation financière qui remettrait en cause leur capacité à assumer pleinement leurs missions de service public.

Sur la proposition du Ministre de la Mobilité et de l'avis des Ministres qui ont en délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. Dans l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB, il est inséré un article 4/13 rédigé comme suit :

« Art. 4 /13. Il est alloué à la SNCB une subvention complémentaire dans le cadre de l'axe 5 « politique d'investissement » du Plan de relance et de transition belge pour les années 2022, 2023 et 2024, pour le projet « Accueil ». L'affectation et la répartition de ce financement, ainsi que la clé de répartition régionale, sont repris dans l'annexe 10 du présent arrêté. Le contrôle de la mise en oeuvre des projets, pour un montant total de 28 millions d'euros est intégré dans les procédures existantes au SPF Mobilité et Transports. Ces projets sont par ailleurs intégrés dans le plan fédéral de relance et d'investissements et font l'objet d'un rapport de suivi tous les six mois coordonné avec les rapports prévus pour le Plan National pour la Reprise et la Résilience. »

Art. 2. Dans l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB, il est inséré un article 4/14 rédigé comme suit :

« Art. 4 /14. Il est alloué à Infrabel une subvention complémentaire dans le cadre de l'axe 5 « politique d'investissement » du Plan de relance et de transition belge pour les années 2022, 2023 et 2024, pour les projets « Axe 3 » et « Infrastructure de fret ». L'affectation et la répartition de ce financement, ainsi que la clé de répartition régionale, sont repris dans l'annexe 10 du présent arrêté. Le contrôle de la mise en oeuvre des projets, pour un montant total de 222 millions d'euros est intégré dans les procédures existantes au SPF Mobilité et Transports. Ces projets sont par ailleurs intégrés dans le plan fédéral de relance et d'investissements et font l'objet d'un rapport de suivi tous les six mois coordonné avec les rapports prévus pour le Plan National pour la Reprise et la Résilience. »

Art. 3. In het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden, de eerste bijlage is vervangen door de eerste bijlage gevoegd bij het huidige besluit

In voorgaand koninklijk besluit van 21 december 2013 wordt een bijlage 10 ingevoegd die als bijlage 2 bij dit besluit gaat.

Art. 4. Dit besluit treedt in werking de dag waarop het in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Art. 5. De Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 9 maart 2022.

FILIP

Van Koningswege :
De Minister van Mobiliteit,
G. GILKINET

Art. 3. Dans l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB, l'annexe 1^{re} est remplacée par l'annexe 1^{re} jointe au présent arrêté.

Dans l'arrêté royal du 21 décembre 2013 précité, il est inséré une annexe 10 qui est jointe en annexe 2 au présent arrêté.

Art. 4. Le présent arrêté entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

Art. 5. Le Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 9 mars 2022.

PHILIPPE

Par le Roi :
Le Ministre de la Mobilité,
G. GILKINET

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 9 maart 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden

Bijlage 1 bij het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden

| Actualisatie | 2020 k€ 2020 | 2021 k€ 2021 | 2022 k€ 2022 | |
|--|------------------|------------------|------------------|------------|
| TOTAAL NMBS + Infrabel | 3.401.276 | 3.740.514 | 3.303.198 | (6) |
| Totale toelage NMBS | 2.175.470 | 1.953.065 | 1.662.941 | |
| Exploitatie | 1.508.446 | 1.252.004 | 996.428 | (1) |
| Vaste toelage | 824.330 | 831.580 | 848.266 | (3) (4) |
| Gebruiksheffing - Verschil om te compenseren (95%) | -34.280 | | | |
| Compensatie herziening gebruiksheffing van de infrastructuur | -17.248 | -265.298 | -270.622 | |
| Geïndexeerde besparingen | -30.186 | -30.452 | -31.063 | |
| Niet-geïndexeerde besparingen | -51.440 | -51.440 | -51.440 | |
| Compensatie 12 Trajecten-Pass | 110.000 | | | |
| Compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst | 288.000 | 301.000 | 26.750 | |
| Compensatie overstromingen | | 4.940 | | |
| Transportplan 2020-2023 | | | 4.500 | |
| Variabele toelage | 358.694 | 396.086 | 403.134 | (5) |
| Woon-werkverkeer | 26.394 | 31.105 | 31.729 | (10) |
| Veiligheid | 27.598 | 27.841 | 28.399 | |
| Strijd tegen terrorisme en radicalisme | 6.584 | 6.642 | 6.775 | (8) |
| Bijzondere missies | 41.927 | 41.927 | 41.927 | |
| Interesten leningen | 18.879 | 17.971 | 17.027 | |
| Kapitaal leningen | 23.048 | 23.956 | 24.900 | |
| Investeringsen | 625.097 | 659.134 | 624.586 | (2) |
| Basistoelage | 822.357 | 824.391 | 805.645 | |
| Geïndexeerde besparingen | -157.619 | -158.008 | -154.415 | |
| Niet-geïndexeerde besparingen | -63.967 | -63.967 | -63.967 | |
| Bijkomende financiering GEN en prioritaire infrastructuren | 24.326 | 28.028 | 15.463 | (7) |
| Bijkomende investeringen BOOST-plan | | 25.000 | | (9) |
| Bijkomende investeringen Plan voor Herstel en Veerkracht (PHV) | | 3.690 | 15.860 | (11) |
| Bijkomende investeringen Herstel- en transitieplan | | | 6.000 | (12) |
| Totale toelage Infrabel | 1.225.806 | 1.787.449 | 1.640.257 | |
| Exploitatie | 159.577 | 552.195 | 406.654 | (1) |
| Vaste toelage | 302.394 | 305.054 | 311.175 | (3) (4) |
| Gebruiksheffing - Verschil om te compenseren (95%) | 34.280 | | | |
| Compensatie herziening gebruiksheffing van de infrastructuur | 17.248 | 341.623 | 348.478 | |
| Geïndexeerde besparingen | -219.617 | -221.549 | -225.994 | |
| Niet-geïndexeerde besparingen | -25.978 | -25.978 | -25.978 | |
| Lineaire besparingen | | -6.161 | -17.753 | |

| | | | | |
|--|----------------|------------------|------------------|------------|
| Herverdeling opex capex | | 28.500 | | |
| Compensatie impact Covid-19-pandemie openbare dienst | 48.200 | 38.600 | 1.250 | |
| Steunmaatregel goederenvervoer per spoor en hogesnelheidspassagiersvervoer | | 23.750 | | |
| Compensatie overstromingen | | 63.170 | | |
| Duurzaamheid | | 2.109 | | (13) |
| Bijkomende uitgaven op het gebied van beveiliging en veiligheid | 3.050 | 3.077 | 3.139 | (8) |
| Versterking exploitatiemiddelen behoud netwerk | | | 11.337 | |
| Ondersteuning nachttreinen | | | 1.000 | |
| Bijzondere missies | 74.059 | 81.547 | 82.511 | |
| PPS Diabolo | 10.628 | 10.730 | 10.830 | |
| PPS Liefkenshoek | 50.752 | 50.168 | 51.032 | (5) |
| Terugbetaling lening prefinanciering Waalse GEN | | 7.970 | 7.970 | (5) |
| Interesten leningen | 6.544 | 6.277 | 5.997 | |
| Kapitaal leningen | 6.135 | 6.402 | 6.682 | |
| Investeringsen | 992.170 | 1.153.707 | 1.151.092 | (2) |
| Basistoelage | 1.213.913 | 1.216.917 | 1.189.244 | |
| Geïndexeerde besparingen | -303.423 | -304.174 | -297.258 | |
| Niet-geïndexeerde besparingen | -70.500 | -70.500 | -70.500 | |
| Herverdeling opex capex | | -28.500 | | |
| Bijkomende financiering GEN en prioritaire infrastructures | 152.180 | 197.914 | 173.856 | (7) |
| Bijkomende investeringen BOOST-plan | | 75.000 | | (9) |
| Bijkomende investeringen Plan voor Herstel en Veerkracht (PHV) | | 67.050 | 111.750 | (11) |
| Bijkomende investeringen Herstel- en transitieplan | | | 44.000 | (12) |

- (1) De exploitatiesubsidies, met uitzondering van de economische relance en het niet-geïndexeerde gedeelte van de besparingen, zijn allen geïndexeerd volgens de coëfficiënt van toepassing op de vaste exploitatiesubsidie, die als volgt berekend wordt : $\text{contractuele exploitatie-index jaar } t / \text{contractuele exploitatie-index referentiejaar} = \text{coëfficiënt van indexatie}$. De indexering voor 2022 is voorlopig op basis van een contractuele index die op 1,291302 wordt geschat.
- (2) De investeringssubsidies, met uitzondering van het niet geïndexeerde gedeelte van de besparingen, zijn allen geïndexeerd volgens coëfficiënt van toepassing op de vaste investeringssubsidie, die als volgt berekend wordt: $\text{contractuele investering-index jaar } t / \text{contractuele investering-index referentiejaar} = \text{coëfficiënt van indexatie}$. De indexering voor 2022 is definitief.
- (3) De vaste exploitatiesubsidies van de NMBS en van Infrabel zijn vastgesteld op basis van het aanbod van treinen van openbare dienst van de NMBS als volgt :

| Alle cijfers in duizenden | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Geplande treinkm OOD basis | | | | | | | |
| 2014 (niet seizoensgebonden en lege ritten inclusief) | 82.418 | 82.418 | 82.418 | 82.418 | 82.418 | 82.418 | 82.418 |
| Transportplan 12/2014+divers | | 447 | 1.069 | 1.069 | 1.069 | 1.069 | 1.069 |
| Transportplan 12/2016 V0 | | | | 600 | 600 | 600 | 600 |
| Transportplan 12/2017 V1 | | | | | <u>3.123</u> | <u>3.123</u> | <u>3.123</u> |
| Totaal variatie | 0 | 447 | 1069 | 1669 | 4.792 | 4.792 | 4.792 |
| Treinkm basis lopend jaar | 82.418 | 82.865 | 83.487 | 84.087 | 87.210 | 87.210 | 87.210 |

| GEBRUIKSHEFFING INFRASTRUCTUUR OOD | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|---|---------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Gebruiksheffing OOD basis 2014 | M€2016 | 612,0 | 612,0 | 612,0 | 612,0 | 612,0 | 612,0 | 612,0 |
| Transportplan 12/2014+divers | M€2016 | 0,0 | (8,0) | (12,5) | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| Transportplan 12/2016 V0 | M€2016 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| <u>Transportplan 12/2017 V1</u> | <u>M€2016</u> | <u>0,0</u> | <u>0,0</u> | <u>0,0</u> | <u>0,0</u> | <u>23,0</u> | <u>23,0</u> | <u>23,0</u> |
| Totaal variatie | M€2016 | 0,0 | (8,0) | (12,5) | 19,0 | 42,0 | 42,0 | 42,0 |
| Gebruiksheffing OOD | M€2016 | 612,0 | 620,0 | 624,5 | 631,0 | 654,0 | 654,0 | 654,0 |

“Vanaf 2017 zal de exploitatiesubsidie van de NMBS elk jaar worden verhoogd met 95 % van de absolute waarde van het negatieve verschil of worden verminderd met 95 % van het positieve verschil tussen de hierboven voorziene infrastructuurvergoeding en de infrastructuurvergoeding die effectief werd betaald uit hoofde van de openbare dienstverlening van binnenlands reizigersvervoer.”

“Vanaf 2017 zal de exploitatiesubsidie van Infrabel elk jaar worden verhoogd met 95 % van het positieve verschil of worden verminderd met 95 % van de absolute waarde van het negatieve verschil tussen de hierboven voorziene infrastructuurvergoeding en de infrastructuurvergoeding die effectief werd ontvangen uit hoofde van de openbare dienstverlening van binnenlands reizigersvervoer.”

Deze eventuele correcties zullen gerealiseerd worden in de loop van het jaar volgend op het betrokken boekjaar, na de publicatie van de rekeningen en de jaarrapporten van de ondernemingen en in de mate dat de saldo's van de nog te storten subsidies dit toelaten. Bij gebrek hieraan, zullen de correcties gerealiseerd worden in het volgende jaar.

De bepalingen van de voorgaande alinea's van dit punt (3) worden geschrapt met ingang van de tenuitvoerlegging door de spoorweginfrastructuurbeheerder van de nieuwe formule voor de berekening van de infrastructuurheffing, die voor december 2020 is gepland.

- (4) Deze subsidies worden verhoogd met 1 173 kEUR 2021 voor de NMBS en 59 kEUR 2021 voor Infrabel per jaar vanaf het moment dat de bedrijven de financiering van de Ombudsdienst voor de treinreizigers, die momenteel door de FOD Mobiliteit en Vervoer wordt ondersteund, via een vergoeding overnemen.
- (5) Voorlopige bedragen
- (6) Voor de NMBS is het globale bedrag waarvoor de storting wordt overgedragen naar het volgende jaar vastgesteld op 536.513 k€ vanaf 2020, forfaitair zonder indexatie. Voor Infrabel is het globale bedrag waarvoor de storting wordt overgedragen naar het volgende jaar vastgesteld op 30.747 k€ vanaf 2020, forfaitair zonder indexatie. De globale overdracht van de NMBS is verdeeld over de exploitatiesubsidies pro rata van deze laatsten, na deductie van de specifieke overdrachten van 1/48ste voor de investeringssubsidie en van 50% voor de subsidie voor woon-werk. De globale overdracht van Infrabel is toegepast op de exploitatiesubsidie, na deductie van de specifieke overdracht van 1/48ste voor de investeringssubsidie.
- (7) Deze bedragen zijn niet indexeerbaar en worden gestort volgens dezelfde modaliteiten als voor de bijdragen betreffende de klassieke investeringen en ETCS. De niet-gebruikte middelen mogen het volgende jaar herbruikt worden door Infrabel of de NMBS. Het voorschot dat elk jaar gestort wordt, wordt echter verminderd ten belope van het gedeelte van de niet-gebruikte middelen van het jaar voordien dat 15% overschrijdt van het nog te financieren saldo voor elk bedrijf ten laste van het bijkomend miljard.. Deze beperking op de overdracht van de niet-gebruikte middelen zal geëvalueerd worden tijdens de gesprekken betreffende de beheerscontracten van de twee bedrijven.

Voor wat betreft de bedragen ten laste van de bijkomende financiering van 1 miljard beslist door de Regering op 31 maart 2017, vermeerderd met diegene ten laste van de 73 miljoen van het GEN-Fonds dat vrij van toewijzing is op 1 januari 2016, bedrag verkregen na aftrek van het bedrag van de GEN werken die reeds voorzien zijn in de investeringsplannen van Infrabel en NMBS zal de realisatie van de regionale verdeelsleutel elke twee jaar geëvalueerd worden, opdat ze gerespecteerd wordt op het einde van de voorgenomen werkzaamheden.

De termijn voor de berekening van de gewestelijke verdeelsleutel over het geheel van de middelen dat aan elk bedrijf wordt ter beschikking gesteld voor het jaar 2020 en waarmee bij de berekening van de gewestelijke verdeelsleutel rekening wordt gehouden mag verlengd worden van 31 december 2020 naar 30 juni 2021. De vennootschappen krijgen hiertoe eveneens de mogelijkheid om een op voorhand duidelijk afgesproken bedrag van haar

investeringsmiddelen (voorzien om uitgegeven te worden in 2020) over te dragen naar het jaar 2021 conform de mechanismen voor transfer bepaald in hun beheerscontracten. Deze middelen worden vervolgens in rekening gebracht bij het bepalen van de sleutel voor het jaar 2020 tegen 30 juni 2021. De sleutel voor het jaar 2021 zal gerespecteerd worden tegen 31 december 2021. Deze regeling geldt zowel voor de NMBS als voor Infrabel. De Ministerraad mandateert de Minister belast met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en bevoegd voor Infrabel om deze bedragen vast te stellen. De Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer is belast met het verifiëren van de uitzonderlijke gewestelijke verdeelsleutel van 30 juni 2021 in plaats van 31 december 2020

- (8) Vanaf 2021 is de indexering van de exploitatiesubsidies van toepassing.
- (9) Deze bijkomende subsidies worden uiterlijk op de 25e dag van elke maand in maandelijkse twaalfden uitbetaald. De opvolging van de uitvoering ervan is geïntegreerd in de bestaande procedures binnen de FOD Mobiliteit en Vervoer. Voor het jaar 2021 moet de verdeelsleutel 60/40 globaal worden gerespecteerd op de lokaliseerbare investeringen die dankzij de federale subsidies worden gedaan.
- (10) Vanaf het jaar 2021 kan het bedrag van de compensatie voor de woon-werkverplaatsingen worden overschreden in afwijking van artikel 74, tweede lid, van het beheerscontract. Bovendien, in aanvulling op artikel 74, zevende lid, van het beheerscontract, ingeval het bedrag van de compensatie onvoldoende blijkt om de NMBS volledig te compenseren voor de woon-werkverplaatsingen in kwestie, wordt het negatieve verschil tussen het bedrag hernomen in de bovenstaande tabel voor het " woon-werkverkeer " en de werkelijke kost van deze verplaatsingen betaald aan de NMBS in het daaropvolgende jaar conform artikel 74, zevende lid, van het beheerscontract.
- (11) Maximumbedragen betaald volgens het specifieke protocol tussen de Staat en elk bedrijf.
- (12) De modaliteiten van storting zijn dezelfde als die van de basis investeringssubsidie
- (13) Onder voorbehoud van beschikbaarheid van budget

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 9 maart 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden.

FILIP
Van Koningswege:

De Minister van Mobiliteit,

G. GILKINET

Bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 9 maart 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden

Bijlage 10 bij het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden

Investeringsprojecten van de spoorbedrijven NMBS en Infrabel in het kader van as 5 “investeringsbeleid” van het Belgische herstel- en transitieplan voor de jaren 2022, 2023 en 2024

Verdeling van investeringskosten per investeringsdomein rekening houdt met het respect van de verdeelsleutel 60/40

| Investeringsdomein | Sleutel | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAAL |
|------------------------|------------|------|------|-------|--------|
| Onthaal | Neutraal | 6 | 6,5 | 15,5 | 28 |
| As 3 | Wallonië | 8 | 15 | 19 | 42 |
| Goedereninfrastructuur | | 36 | 66 | 78 | 180 |
| | Neutraal | 0,3 | 1,8 | 1,0 | 3,1 |
| | Wallonië | 9,5 | 16,7 | 19,4 | 45,6 |
| | Vlaanderen | 26,2 | 47,5 | 57,6 | 131,3 |
| TOTAAL | | 50 | 87,5 | 112,5 | 250 |
| | Wallonië | 40 | 40 | 40 | 40 |
| | Vlaanderen | 60 | 60 | 60 | 60 |

Gezien om gevoegd te worden bij Ons besluit van 9 maart 2022 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de voorlopige regels die als beheerscontract van Infrabel en NMBS gelden.

FILIP
Van Koningswege:

De Minister van Mobiliteit,

G. GILKINET

Annexe 1^{re} à l'arrêté royal du 9 mars 2022 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB

Annexe 1^{re} à l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB

| Actualisation | 2020 k€ 2020 | 2021 k€ 2021 | 2022 k€ 2022 | |
|---|------------------|------------------|------------------|------|
| TOTAL SNCB + Infrabel | 3.401.276 | 3.740.514 | 3.303.198 | (6) |
| Subvention totale SNCB | 2.175.470 | 1.953.065 | 1.662.941 | |
| Exploitation | 1.508.446 | 1.252.004 | 996.428 | (1) |
| Subvention fixe | 824.330 | 831.580 | 848.266 | (3) |
| Redevance - Ecart à compenser (95%) | -34.280 | | | (4) |
| Compensation révision redevance d'utilisation de l'infrastructure | -17.248 | -265.298 | -270.622 | (3) |
| Economies indexées | -30.186 | -30.452 | -31.063 | |
| Economies non-indexées | -51.440 | -51.440 | -51.440 | |
| Compensation Pass-12-trajets | 110.000 | | | |
| Compensation impact pandémie Covid-19 service public | 288.000 | 301.000 | 26.750 | |
| Compensation inondations | | 4.940 | | |
| Plan de transport 2020-2023 | | | 4.500 | |
| Subvention variable | 358.694 | 396.086 | 403.134 | (5) |
| Trafic domicile-travail | 26.394 | 31.105 | 31.729 | (10) |
| Sécurité | 27.598 | 27.841 | 28.399 | |
| Lutte contre terrorisme et radicalisme | 6.584 | 6.642 | 6.775 | (8) |
| Missions spéciales | 41.927 | 41.927 | 41.927 | |
| Emprunts intérêts | 18.879 | 17.971 | 17.027 | |
| Emprunts capital | 23.048 | 23.956 | 24.900 | |
| Investissements | 625.097 | 659.134 | 624.586 | (2) |
| Subvention de base | 822.357 | 824.391 | 805.645 | |
| Economies indexées | -157.619 | -158.008 | -154.415 | |
| Economies non-indexées | -63.967 | -63.967 | -63.967 | |
| Financement complémentaire RER et infrastructures prioritaires | 24.326 | 28.028 | 15.463 | (7) |
| Investissements complémentaires plan Boost | | 25.000 | | (9) |
| Investissements complémentaires plan pour la relance et la résilience | | 3.690 | 15.860 | (11) |
| Investissements plan de relance et de transition | | | 6.000 | (12) |
| Subvention totale Infrabel | 1.225.806 | 1.787.449 | 1.640.257 | |
| Exploitation | 159.577 | 552.195 | 406.654 | (1) |
| Subvention fixe | 302.394 | 305.054 | 311.175 | (3) |
| Redevance - Ecart à compenser (95%) | 34.280 | | | (4) |
| Compensation révision redevance d'utilisation de l'infrastructure | 17.248 | 341.623 | 348.478 | |
| Economies indexées | -219.617 | -221.549 | -225.994 | |
| Economies non-indexées | -25.978 | -25.978 | -25.978 | |

| | | | | |
|--|----------------|------------------|------------------|------|
| Economies linéaires | | -6.161 | -17.753 | |
| redistribution opex capex | | 28.500 | | |
| Compensation impact pandémie Covid-19 service public | 48.200 | 38.600 | 1.250 | |
| Mesure d'aide trafic ferrovaire de fret et voyageur international à grande vitesse | | 23.750 | | |
| Compensation inondations | | 63.170 | | |
| Durabilité | | 2.109 | | (13) |
| Dépenses complémentaires en matière de sûreté et de sécurité | 3.050 | 3.077 | 3.139 | (8) |
| Renforcement exploitation | | | 11.337 | |
| Soutien au train de nuit | | | 1.000 | |
| Missions spéciales | 74.059 | 81.547 | 82.511 | |
| PPS Diabolo | 10.628 | 10.730 | 10.830 | |
| PPS Liefkenshoek | 50.752 | 50.168 | 51.032 | (5) |
| Remboursement emprunt préfinancement RER wallon | | 7.970 | 7.970 | (5) |
| Emprunts intérêts | 6.544 | 6.277 | 5.997 | |
| Emprunts capital | 6.135 | 6.402 | 6.682 | |
| Investissements | 992.170 | 1.153.707 | 1.151.092 | (2) |
| Subvention fixe | 1.213.913 | 1.216.917 | 1.189.244 | |
| Economies indexées | -303.423 | -304.174 | -297.258 | |
| Economies non-indexées | -70.500 | -70.500 | -70.500 | |
| redistribution opex capex | | -28.500 | | |
| Financement complémentaire RER et infrastructures prioritaires | 152.180 | 197.914 | 173.856 | (7) |
| Investissements complémentaires plan Boost | | 75.000 | | (9) |
| Investissements complémentaires plan pour la relance et la résilience | | 67.050 | 111.750 | (11) |
| Investissements plan de relance et de la transition | | | 44.000 | (12) |

- (1) Les subventions d'exploitation, à l'exception de la relance économique et de la partie non-indexée des économies, sont toutes indexés selon le coefficient applicable à la subvention d'exploitation fixe, qui se calcule comme suit : $\text{indice contractuel exploitation année } t / \text{indice contractuel exploitation année de référence} = \text{coefficient d'indexation}$. L'indexation pour 2022 est provisoire sur base d'un indice contractuel estimé à 1,291302.
- (2) Les subventions d'investissement, à l'exception de la partie non-indexée des économies, sont toutes indexés selon le coefficient applicable à la subvention d'investissements fixe, qui se calcule comme suit : $\text{indice contractuel investissements année } t / \text{indice contractuel investissements année de référence} = \text{coefficient d'indexation}$. L'indexation pour 2022 est définitive.

- (3) Les subventions d'exploitation fixes de la SNCB et d'Infrabel ont été établies sur base de l'offre de trains de service public de la SNCB suivante :

□

| Tous les chiffres en milliers | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| Trains-km planifiés MSP base 2014 (non saisonniers et PAV inclus) | 82.418 | 82.418 | 82.418 | 82.418 | 82.418 | 82.418 | 82.418 |
| Plan de transport 12/2014+divers | | 447 | 1.069 | 1.069 | 1.069 | 1.069 | 1.069 |
| Plan de transport 12/2016 V0 | | | | 600 | 600 | 600 | 600 |
| Plan de transport 12/2017 V1 | | | | | 3.123 | 3.123 | 3.123 |
| Total variation | 0 | 447 | 1069 | 1669 | 4.792 | 4.792 | 4.792 |
| Trains-km base année courante | 82.418 | 82.865 | 83.487 | 84.087 | 87.210 | 87.210 | 87.210 |

| REDEVANCE D'INFRASTRUCTURE MSP | | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|----------------------------------|--------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Redevance MSP base 2014 | M€2016 | 612,0 | 612,0 | 612,0 | 612,0 | 612,0 | 612,0 | 612,0 |
| Plan de transport 12/2014+divers | M€2016 | 0,0 | (8,0) | (12,5) | 12,5 | 12,5 | 12,5 | 12,5 |
| Plan de transport 12/2016 V0 | M€2016 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 6,5 | 6,5 | 6,5 | 6,5 |
| Plan de transport 12/2017 V1 | M€2016 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 23,0 | 23,0 | 23,0 |
| Total variation | M€2016 | 0,0 | (8,0) | (12,5) | 19,0 | 42,0 | 42,0 | 42,0 |
| Redevance MSP | M€2016 | 612,0 | 620,0 | 624,5 | 631,0 | 654,0 | 654,0 | 654,0 |

Chaque année à partir de 2017, la subvention d'exploitation de la SNCB sera augmentée de 95% de la valeur absolue de l'écart négatif ou diminuée de 95% de l'écart positif entre la redevance d'infrastructure prévue ci-dessus et la redevance d'infrastructure effectivement payée au titre de la mission de service public « transport de voyageurs en service intérieur. »

Chaque année à partir de 2017, la subvention d'exploitation d'Infrabel sera augmentée de 95% de l'écart positif ou diminuée de 95% de la valeur absolue de l'écart négatif entre la redevance d'infrastructure prévue ci-dessus et la redevance d'infrastructure effectivement perçue au titre de la mission de service public « transport de voyageurs en service intérieur ».

Ces corrections éventuelles seront réalisées au cours de l'année suivant l'exercice concerné, après la publication des comptes et des rapports annuels des entreprises et dans la mesure où les soldes des subventions encore à verser le permettent. A défaut, les corrections seront réalisées l'année suivante.

Les dispositions des paragraphes précédents du présent point (3) sont supprimées à partir de la mise en application par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de la nouvelle formule de calcul de la redevance d'utilisation de l'infrastructure, prévue en décembre 2020.

- (4) Ces subventions sont augmentées de 1.173 kEUR 2021 pour la SNCB et de 59 kEUR 2021 pour Infrabel par année à partir du moment où les sociétés prennent en charge, via une redevance, le financement du Service de médiation pour les voyageurs ferroviaires, qui est actuellement supporté par le SPF Mobilité et Transports.
- (5) Montants provisoires
- (6) Pour la SNCB, le montant global dont le versement est reporté à l'année suivante est fixé à 536.513 k€ à partir de 2020, forfaitairement sans indexation. Pour Infrabel, le montant global dont le versement est reporté à l'année suivante est fixé à 30.747 k€ à partir de 2020, forfaitairement sans indexation. Le report global de la SNCB est réparti sur les subventions d'exploitation au prorata de ces dernières, après déduction des reports spécifiques de 1/48ème pour la subvention d'investissements et de 50% pour la subvention relative à domicile-travail. Le report global d'Infrabel est appliqué sur la subvention d'exploitation, après déduction du report spécifique de 1/48ème pour la subvention d'investissements.

- (7) Ces montants ne sont pas indexables et sont versés selon les mêmes modalités que pour les contributions relatives aux investissements classiques et ETCS. Les moyens non-utilisés pourront être réutilisés par Infrabel ou la SNCB l'année suivante. La provision versée chaque année est cependant diminuée à concurrence de la partie des moyens non-utilisés l'année précédente qui excède 15 % du solde restant à financer pour chaque société à charge du milliard complémentaire. Cette limitation du report des moyens non-utilisés sera réévaluée lors des discussions relatives aux contrats de gestion des deux sociétés.
- En ce qui concerne ces montants à charge du financement complémentaire de 1 milliard € décidé par le Gouvernement le 31 mars 2017, auxquels s'ajoutent ceux à charge des 73 millions € du fonds RER libres d'affectation au 1er janvier 2016, montant obtenu après déduction du montant des travaux RER déjà prévus dans les plans d'investissement d'Infrabel et de la SNCB, la réalisation de la clé de répartition régionale est évaluée tous les deux ans, afin qu'elle soit respectée à la fin des travaux envisagés.
- La date limite de calcul de la clé régionale de répartition sur l'ensemble des moyens mis à disposition de chaque entreprise pour l'année 2020 et pris en compte dans le calcul de la clé régionale peut être prolongée du 31 décembre 2020 au 30 juin 2021. Les entreprises auront également la possibilité de transférer un montant clairement convenu de leurs moyens d'investissement (prévu pour 2020) à l'année 2021 conformément au mécanisme de transfert prévu dans leur Contrat de gestion. Ces moyens seront ensuite pris en compte lors de la détermination de la clé pour l'année 2020 le 30 juin 2021. La clé pour l'année 2021 sera respectée d'ici le 31 décembre 2021. Ces règles s'appliquent aussi bien à la SNCB qu'à Infrabel. Le Conseil des Ministres mandate le Ministre de la Mobilité pour déterminer ces montants. Le Service Public Fédéral Mobilité et Transports est chargé de vérifier cette clé régionale exceptionnelle en date du 30 juin 2021 au lieu du 31 décembre 2020
- (8) A partir de 2021, l'indexation des subventions d'exploitation est applicable.
- (9) Ces subventions complémentaires seront versées par douzièmes mensuels au plus tard le 25ème jour de chaque mois. Le contrôle de leur mise en oeuvre est intégré dans les procédures existantes au sein du SPF Mobilité et Transports. Pour l'année 2021 la clé de répartition 60/40 doit être globalement respectée sur les investissements localisables réalisées grâce aux subventions fédérales.
- (10) A partir de l'année 2021, le montant de la compensation pour les déplacements domicile-travail, peut être dépassé en dérogation à l'article 74, alinéa 2, du contrat de gestion. En outre, en complément à l'article 74, alinéa 7, du contrat de gestion, dans le cas où le montant de la compensation s'avère insuffisant afin de compenser entièrement la SNCB pour les déplacements domicile-travail en cause, la différence négative entre le montant repris dans le tableau susmentionné au titre du " trafic domicile-travail " et le coût réel de ces déplacements est payé à la SNCB l'année suivante conformément à l'article 74, alinéa 7, du contrat de gestion.
- (11) Montants maximaux versés selon le protocole spécifique entre l'Etat et chacune des sociétés.
- (12) Les modalités de versement sont identiques à celle de la subvention d'investissements de base.
- (13) Sous réserve de disponibilité budgétaire.

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2022 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB.

PHILIPPE

Par le Roi:
Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET

Annexe 2 à l'arrêté royal du 9 mars 2022 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB

Annexe 10 à l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comment contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB

Projets d'investissement des entreprises ferroviaires SNCB et Infrabel dans le cadre de l'axe 5 « politique d'investissement » du Plan de relance et de transition belge pour les années 2022, 2023 et 2024

Répartition des coûts d'investissement par domaine d'investissement tenant compte du respect de la clé de répartition 60/40

| Domaine d'investissement | Clé | 2022 | 2023 | 2024 | TOTAL |
|--------------------------|----------|------|------|-------|-------|
| Accueil | Neutre | 6 | 6,5 | 15,5 | 28 |
| Axe 3 | Wallonie | 8 | 15 | 19 | 42 |
| Infrastructures de fret | | 36 | 66 | 78 | 180 |
| | Neutre | 0,3 | 1,8 | 1,0 | 3,1 |
| | Wallonie | 9,5 | 16,7 | 19,4 | 45,6 |
| | Flandre | 26,2 | 47,5 | 57,6 | 131,3 |
| TOTAL | | 50 | 87,5 | 112,5 | 250 |
| | Wallonie | 40 | 40 | 40 | 40 |
| | Flandre | 60 | 60 | 60 | 60 |

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 9 mars 2022 modifiant l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les règles provisoires qui valent comme contrat de gestion d'Infrabel et de la SNCB.

PHILIPPE

Par le Roi:
Le Ministre de la Mobilité,

G. GILKINET