

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C - 2022/20784]

19 JULI 2019. — Koninklijk besluit betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur. — Duitse vertaling

De hiernavolgende tekst is de Duitse vertaling van het koninklijk besluit van 19 juli 2019 betreffende de verdeling van de spoorweginfrastructuurcapaciteiten en de retributie voor het gebruik van de spoorweginfrastructuur (*Belgisch Staatsblad* van 8 augustus 2019).

Deze vertaling is opgemaakt door de Vertaaldienst van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer in Brussel.

## SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C - 2022/20784]

19 JUILLET 2019. — Arrêté royal relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire. — Traduction allemande

Le texte qui suit constitue la traduction en langue allemande de l'arrêté royal du 19 juillet 2019 relatif à la répartition des capacités de l'infrastructure ferroviaire et à la redevance d'utilisation de l'infrastructure ferroviaire (*Moniteur belge* du 8 août 2019).

Cette traduction a été établie par le Service de traduction du Service public fédéral Mobilité et Transports à Bruxelles.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C - 2022/20784]

19. JULI 2019 — Königlicher Erlass über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur — Deutsche Übersetzung

Der folgende Text ist die deutsche Übersetzung des Königlichen Erlasses vom 19. Juli 2019 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur.

Diese Übersetzung ist vom Übersetzungsdienst des Föderalen Öffentlichen Dienstes Mobilität und Transportwesen in Brüssel erstellt worden.

## FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

## Generaldirektion nachhaltige Mobilitäts- und Eisenbahnpolitik

19. JULI 2019 — Königlicher Erlass über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur

PHILIPPE, König der Belgier,

Allen Gegenwärtigen und Zukünftigen, Unser Gruß!

Aufgrund der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen;

Aufgrund des Eisenbahngesetzbuches, der Artikel 41 § 2 Absatz 3, 43 Absatz 1, 46 Absatz 1 und 56 § 1 Absatz 1 eingefügt durch das Gesetz vom 15. Juni 2015;

Aufgrund des Königlichen Erlasses vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur;

Aufgrund der Stellungnahme des Eisenbahninfrastrukturbetreibers vom 29. April 2019;

Aufgrund der Stellungnahme des Finanzinspektors vom 2. Mai 2019;

Aufgrund des Einverständnisses der Ministerin des Haushalts vom 2. Mai 2019;

Aufgrund der Beteiligung der Regionalregierungen;

Aufgrund des vom Eisenbahninfrastrukturbetreiber erstellten Beurteilungsberichtes über die Relevanz von Aufschlägen für bestimmte Marktsegmente aufgrund von Artikel 56 Absatz 3 des Eisenbahngesetzbuches;

Aufgrund der Auswirkungsanalyse beim Erlass von Vorschriften, die gemäß von Artikel 6 und 7 des Gesetzes vom 15. Dezember 2013 zur Festlegung verschiedener Bestimmungen in Sachen administrative Vereinfachung durchgeführt worden ist;

Aufgrund des Gutachtens Nr. 66.359/4 des Staatsrates vom 10. Juli 2019, abgegeben in Anwendung von Artikel 84 § 1 Absatz 1 Nr. 2 der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat;

Auf Vorschlag des Ministers der Mobilität und aufgrund der Stellungnahme der Minister, die im Rat darüber beraten haben,

Haben Wir beschlossen und erlassen Wir:

## KAPITEL 1 — Allgemeine Bestimmungen

**Artikel 1** - Der vorliegende Erlass setzt teilweise die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums um.

**Art. 2** - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses ist zu verstehen unter:

1. „Hochgeschwindigkeitszug“: ein Zug, der für hohe Geschwindigkeiten ausgelegt ist, oft auf eigenem Bahnkörper verkehrt und aus spezifischem selbstfahrendem Material besteht,
2. „schneller Personenzug“: ein Zug, der geeignet ist, mit der durch die Signaleinrichtungen zugelassenen Geschwindigkeit zu fahren, und der auf der Linie eine begrenzte Anzahl Haltestellen anfährt,
3. „langsamer Personenzug“: ein Personenzug, der kein schneller Personenzug ist,
4. „schneller Güterzug“: ein Güterzug, der geeignet ist, mit einer Geschwindigkeit von 100 km/h oder mehr zu fahren,
5. „langsamer Güterzug“: ein Güterzug, der kein schneller Güterzug ist,
6. „andere Züge“: Dienst- oder Arbeitszüge.

## KAPITEL 2 — Fahrwegkapazität

**Art. 3** - § 1 - Die in Artikel 43 Absatz 1 des Eisenbahngesetzbuches erwähnten Prioritäten sind folgende:

Auf Hochgeschwindigkeitslinien:

1. Hochgeschwindigkeitszüge,
2. schnelle Personenzüge,
3. andere Züge.

Auf Linien, die für den Güterverkehr bestimmt sind:

1. schnelle Güterzüge,
2. langsame Güterzüge,
3. Personenzüge,
4. andere Züge.

Auf Linien, die für den Personenverkehr bestimmt sind:

1. Hochgeschwindigkeitszüge und schnelle Personenzüge;
2. langsame Personenzüge,
3. Güterzüge,
4. andere Züge.

Auf gemischten Linien:

1. Hochgeschwindigkeitszüge und schnelle Personenzüge;
2. langsame Personenzüge und schnelle Güterzüge,
3. langsame Güterzüge,
4. andere Züge.

§ 2 - Wenn die Anwendung der in § 1 erwähnten Prioritätskriterien es nicht ermöglicht, eine Kapazität eher dem einen Antragsteller als dem anderen zuzuweisen, weist der Eisenbahninfrastrukturbetreiber die Kapazität dem Antragsteller zu, dessen Antrag auf Kapazitätszuweisung auf der beantragten Gesamtstrecke auf der nationalen Eisenbahninfrastruktur den höchsten monatlichen Gesamtbetrag an Eisenbahnwegeentgelt einbringt.

**Art. 4** - Im Rahmen der Anwendung von Artikel 36 des Eisenbahngesetzbuches ermittelt der Eisenbahninfrastrukturbetreiber gegebenenfalls, ob es für den definitiven Netzfahrplan einer Kapazitätsreserve bedarf, um schnell auf die zu erwartenden Ad-hoc-Anträge auf Kapazitätszuweisung reagieren zu können. Vorliegende Bestimmung ist ebenfalls anwendbar, wenn die Fahrwege überlastet sind.

**Art. 5** - Wenn der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, wie in Artikel 38 des Eisenbahngesetzbuches vorgesehen, spezifische Eisenbahnfahrwege bestimmt hat, kann er dieser Verkehrsart bei der Zuweisung von Fahrwegkapazität Vorrang geben.

**Art. 6** - Bei der in Artikel 41 des Eisenbahngesetzbuches erwähnten Kapazitätsanalyse werden die Gründe für die Überlastung des/der betreffenden Abschnitte(s) der Eisenbahninfrastruktur ermittelt. Die Analyse gibt Aufschluss darüber, welche kurz- oder mittelfristigen Maßnahmen ergriffen werden können, um den Kapazitätsmangel aufzuheben.

Bei der Analyse werden insbesondere die Fahrwege, die Betriebsverfahren, die Arten der verschiedenen angebotenen Dienste und die Auswirkungen all dieser Faktoren auf die Fahrwegkapazität berücksichtigt.

### KAPITEL 3 — Eisenbahnwegeentgelt

#### Abschnitt 1 — Allgemeine Bestimmungen

**Art. 7** - § 1 - Das Eisenbahnwegeentgelt umfasst die folgenden Elemente:

1. der Zugang zur Eisenbahnlinie oder zu einem Streckenabschnitt und ihre Benutzung,
2. der Zugang zu den Bahnhofsgleisen und ihre Benutzung,
3. gegebenenfalls, Verwendung der Versorgungseinrichtung für Fahrstrom,
4. gegebenenfalls, der Zugang zu den Rangier-, Zugbildungs- und Abstellgleisen sowie ihre Benutzung.

Das Eisenbahnwegeentgelt deckt ebenfalls die Kosten für die administrative Bearbeitung des Antrags.

§ 2 - Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber kann finanzielle Anreize vorsehen, um die in Artikel 27/1 des Eisenbahngesetzbuches erwähnten Antragsteller zu ermutigen, die Anträge auf Fahrwegkapazitätszuweisung so früh wie möglich zu stellen, und dies unbeschadet des Zeitplanes des Zuweisungsverfahrens, erwähnt in Anhang VII der Richtlinie 2012/34 (EU) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums.

Bei einem Verzicht auf die beantragte Kapazität mehr als sechzig Tage vor dem Tag ihrer Beanspruchung darf der Eisenbahninfrastrukturbetreiber kein Entgelt berechnen.

**Art. 8** - Unbeschadet der Methode der jährlichen Indexierung der Einheitspreise, wie erwähnt in Artikel 12, werden die Abänderungen der Berechnungsregeln, des Wertes der Koeffizienten und der Einheitspreise spätestens vier Monate vor dem in Artikel 33 des Eisenbahngesetzbuches erwähnten letzten Termin für die Einreichung der Anträge auf Kapazitätszuweisung festgelegt.

Diese Abänderungen, die eine Aufarbeitung der Schienennetz-Nutzungsbedingungen mit sich bringen, werden erst bei Inkrafttreten des Netzfahrplans, der auf den folgt, im Laufe dessen diese Abänderungen angenommen worden sind, anwendbar.

Die in Absatz 1 erwähnten Abänderungen können anwendbar werden vor Inkrafttreten des Netzfahrplans, der auf den folgt, im Laufe dessen diese Abänderungen angenommen worden sind, unter folgenden Bedingungen:

1. sie verringern das Nutzungsentgelt,
2. sie sind Gegenstand der in Artikel 20 des Eisenbahngesetzbuches vorgesehenen Konsultierung,
3. sie werden mindestens drei Monate vor ihrer Anwendung veröffentlicht.

**Art. 9** - Das Eisenbahnwegeentgelt wird an den Eisenbahninfrastrukturbetreiber entrichtet und ist Gegenstand einer monatlichen Rechnungsstellung.

Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber kann einen Vorschuss auf das Eisenbahnwegeentgelt fordern.

**Art. 10** - Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber kann auf die in Rechnung gestellten Beträge, die nicht fristgerecht gezahlt werden, nach den geltenden gerichtlich festgelegten Zinssätzen Verzugszinsen berechnen. Die Einziehungs- und Eintreibungskosten gehen zu Lasten der Eisenbahnunternehmen.

**Art. 11 - § 1** - Der Eisenbahninfrastrukturbetreiber überarbeitet mindestens alle fünf Jahre die Berechnungsmethode des Eisenbahnwegeentgelts.

§ 2 - Im Rahmen dieser Überarbeitung beurteilt der Eisenbahninfrastrukturbetreiber die Wirkung des Entgelts auf die folgenden Elemente:

1. die Verwendung der Fahrwegkapazität,
2. die Wettbewerbsfähigkeit der unterschiedlichen Marktsegmente,
3. das finanzielle Gleichgewicht des Eisenbahninfrastrukturbetreibers,
4. der Verschleiß der unterschiedlichen Bestandteile der Eisenbahninfrastruktur hervorgerufen durch den Zugverkehr.

Diese Beurteilung trägt Rechnung, gegebenenfalls, mit dem Kenntnisstand und der Verbesserung der Datenbanken.

§ 3 - Eine erste Beurteilung findet spätestens am 1. September 2021 statt. Ein Beurteilungsbericht über mindestens die in Paragraph 2 erwähnten Punkte Nr. 1 bis 3 wird vom Eisenbahninfrastrukturbetreiber an den Minister und den Föderalen Öffentlichen Dienst Mobilität und Transportwesen nach Anhörung der Bewerber übermittelt.

**Art. 12** - Die Indexierung der Einheitspreise findet jedes Jahr am 1. Januar statt. Diese Indexierung entspricht einem gewichteten Mittel des „Gesundheitsindex“ (65 %) und des „Dienstleistungsindex“ (35 %) der Verbraucherpreise.

Der Referenzindex ist der des Monats November, der der Anpassung des Indexes vorangeht.

**Art. 13 - § 1** - Die Berechnung der direkten Kosten unterscheidet den Einfluss des Fahrdienstes auf die Versorgungseinrichtungen für Fahrstrom von den anderen Bestandteilen der Eisenbahninfrastruktur. Der Teil der direkten Kosten, der sich aus der Verwendung der Stromversorgungseinrichtung ergibt, wird Fahrten zugerechnet bei denen effektive elektrische Traktion verwendet wird im Verhältnis zu ihrem Fahrstrom-Verbrauch.

§ 2 - Bei der Berechnung des Eisenbahnwegeentgelts, kann der Eisenbahninfrastrukturbetreiber, gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2015/909 der Kommission vom 12. Juni 2015 über die Modalitäten für die Berechnung der Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen, die durchschnittlichen direkten Stückkosten modulieren gemäß den technischen Merkmalen des Verkehrs mit einem nachgewiesenen Einfluss auf das Niveau des Verschleißes, den die Infrastruktur erlitten hat und, falls dies ebenfalls aufgezeigt werden kann, auf die anderen Kosten, die unmittelbar aufgrund des Zugbetriebs anfallen. Der Umfang dieses Einflusses wird bestimmt mithilfe von Bewertungsmethoden, die in Einklang stehen mit den bewährten Praktiken, und auf Grundlage von zuverlässigen und aussagekräftigen Daten. Falls der Eisenbahninfrastrukturbetreiber von dieser Möglichkeit Gebrauch macht, berücksichtigt er mindestens den Einfluss der Masse und die Geschwindigkeit der Zugverbände.

Vorhergehend an die Anwendung dieser Modulation, beantragt der Eisenbahninfrastrukturbetreiber die Genehmigung beim Minister.

#### *Abschnitt 2 — Aufschläge des Eisenbahnwegeentgelts*

**Art. 14** - Um eine volle Deckung der entstehenden Kosten zu erhalten, abzüglich der vom Staat an den Eisenbahninfrastrukturbetreiber überwiesenen Subventionen, Gewinne aus anderen wirtschaftlichen Tätigkeiten und nicht rückzahlbaren Zuschüssen aus privater oder öffentlicher Quelle, kann der Eisenbahninfrastrukturbetreiber die Regeln festlegen für die Aufschläge des Eisenbahnwegeentgelts, und dies gemäß Art. 56 des Eisenbahngesetzbuches und gemäß den folgenden Prinzipien:

1. Die Berechnung der Aufschläge stützt sich auf die Preiselastizität der Nachfrage nach Zugtrassen.

Die Marktsegmente werden ermittelt auf Grundlage der Unterscheidung zwischen:

- a) Güter- und Personenverkehrsdienste,
- b) durch Hochgeschwindigkeitszüge sichergestellte Dienste und andere Dienste,
- c) die geleisteten Dienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates;

2. Für die Personenzüge variiert der Betrag der Aufschläge je nach Besetzung der Züge in Raum und Zeit. Hierzu wird eine Differenzierung der Tarife je nach Teilen des verwendeten Netzes und Verkehrsperioden vorgenommen;

3. Unter Vorbehalt der Tragbarkeitsanalyse, erwähnt in Artikel 56 des Eisenbahngesetzbuches, gelten die Aufschläge für den gewerblichen Verkehr und den im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße vorgenommenen Verkehr. Die Festlegung der Höhe der Aufschläge berücksichtigt gegebenenfalls die signifikanten Unterschiede bezüglich der Merkmale von Angebot und Verkehrsendnachfrage in den unterschiedlichen Marktsegmenten;

4. Die Aufschläge gefährden nicht die wirksame und optimale Verwendung der Eisenbahninfrastruktur;

5. Unbeschadet der in Artikel 11 erwähnten Überarbeitung, wird der Wert der Parameter, die bei der Einführung der Marktsegmentierung und bei der Festlegung der Aufschläge beibehalten wurden, mindestens jede fünf Jahre überarbeitet.

Die Eisenbahnunternehmen übermitteln dem Eisenbahninfrastrukturbetreiber die Zahlen bezüglich der Besetzung der Züge zwischen den wichtigsten Knotenpunkten des Netzes sowie die durchschnittlichen Einnahmen pro Reisendenkilometer. Die Liste der wichtigsten Knotenpunkte des Netzes wird vom Eisenbahninfrastrukturbetreiber erstellt und den Schienennetz-Nutzungsbedingungen beigelegt. Diese Daten werden vertraulich behandelt.

**Art. 15** - Der Zugang zu den für das Rangieren, das Abstellen, die Eingangsbehandlung und die Zugbildung bestimmten Gleisgruppen kann Anlass zu einer pauschalen Zugangsgebühr pro Verwendung geben. Der Betrag dieses Entgelts, das die Gesamtkosten zuzüglich eines angemessenen Gewinns gemäß Artikel 51 des Eisenbahngesetzbuches nicht übersteigen darf, wird so festgelegt, dass es die Wettbewerbsfähigkeit der Marktsegmente auf die es sich bezieht, nicht gefährdet, unter Berücksichtigung der Gesamtheit der Elemente des Eisenbahnwegeentgelts.

KAPITEL 4 — *Schlussbestimmungen*

**Art. 16** - Der Königliche Erlass vom 9. Dezember 2004 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität und das Entgelt für die Benutzung der Eisenbahninfrastruktur wird aufgehoben.

**Art. 17** - Der Minister, zu dessen Zuständigkeitsbereich der Eisenbahnverkehr gehört, ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Gegeben zu Brüssel, den 19. Juli 2019

PHILIPPE

Von Königs wegen:

Der Minister der Mobilität

Fr. BELLOT

## FEDERALE OVERHEIDSDIENST BINNENLANDSE ZAKEN

[C - 2022/41290]

**3 JUNI 2022.** — Koninklijk besluit tot bepaling van de specifieke uitgiftevoorschriften van de loterij met biljetten, genaamd "Hit the Jackpot", een door de Nationale Loterij georganiseerde openbare loterij

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de wet van 19 april 2002 tot rationalisering van de werking en het beheer van de Nationale Loterij, artikel 3, § 1, eerste lid, gewijzigd bij de Programmawet I van 24 december 2002 en de wet van 10 januari 2010, en artikel 6, § 1, 1°, gewijzigd bij de Programmawet I van 24 december 2002;

Gelet op het advies 71.398/4 van de Raad van State, gegeven op 18 mei 2022, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende het koninklijk besluit van 27 april 2018 tot bepaling van de algemene uitgiftevoorschriften van openbare loterijen georganiseerd door de Nationale Loterij in de vorm van loterijen met biljetten;

Overwegende dat de Hoge Raad voor de Ethiek van de loterij- en kansspelen, bedoeld in artikel 7 van het beheerscontract gesloten tussen de Belgische Staat en de Nationale Loterij op 13 september 2021 en goedgekeurd bij koninklijk besluit van 13 september 2021, een gunstig advies heeft gegeven op 21 maart 2022;

Op de voordracht van de Minister van Binnenlandse Zaken, Institutionele Hervormingen en Democratische Vernieuwing, en van de Staatssecretaris van Asiel en Migratie, belast met de Nationale Loterij,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

**Artikel 1.** De loterij met biljetten "Hit the Jackpot" is een loterij georganiseerd door de Nationale Loterij. Ze wordt georganiseerd overeenkomstig het koninklijk besluit van 27 april 2018 tot bepaling van de algemene uitgiftevoorschriften van openbare loterijen georganiseerd door de Nationale Loterij in de vorm van loterijen met biljetten.

Het aantal biljetten van elke uitgifte wordt door de Nationale Loterij vastgesteld op 1.000.000 of op veelvoud van 1.000.000.

De verkoopprijs van een biljet is vastgelegd op 20 euro.

**Art. 2.** Voor iedere hoeveelheid van 1.000.000 uitgegeven biljetten wordt het aantal loten bepaald op 347.323, die worden verdeeld volgens onderstaande tabel:

Nombre de lots Aantal loten	Montant des lots (euros) Bedrag van de loten (euro)	Montant total des lots (euros) Totaal bedrag van de loten (euro)	1 chance de gain sur 1 winstkans op
1	1.000.000	1.000.000	1.000.000
2	250.000	500.000	500.000
3	100.000	300.000	333.333,33
4	50.000	200.000	250.000
5	10.000	50.000	200.000
8	5.000	40.000	125.000
400	1.000	400.000	2.500
900	500	450.000	1.111,11
1.000	250	250.000	1.000
5.000	200	1.000.000	200

## SERVICE PUBLIC FEDERAL INTERIEUR

[C - 2022/41290]

**3 JUIN 2022.** — Arrêté royal fixant les modalités spécifiques d'émission de la loterie à billets, appelée « Hit the Jackpot », loterie publique organisée par la Loterie Nationale

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 19 avril 2002 relative à la rationalisation du fonctionnement et de la gestion de la Loterie Nationale, l'article 3, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, modifié par la Loi-programme I du 24 décembre 2002 et la loi du 10 janvier 2010, et l'article 6, § 1<sup>er</sup>, 1°, modifié par la Loi-programme I du 24 décembre 2002;

Vu l'avis 71.398/4 du Conseil d'Etat, donné le 18 mai 2022, en application de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant l'arrêté royal du 27 avril 2018 fixant les modalités générales d'émission des loteries publiques organisées par la Loterie Nationale sous forme de loteries à billets ;

Considérant que le Conseil supérieur d'éthique des jeux de loterie et de hasard visé à l'article 7 du contrat de gestion conclu entre l'Etat belge et la Loterie Nationale le 13 septembre 2021 et approuvé par l'arrêté royal du 13 septembre 2021, a donné un avis favorable le 21 mars 2022 ;

Sur la proposition de la Ministre de l'Intérieur, des Réformes institutionnelles et du Renouveau Démocratique, et du Secrétaire d'Etat à l'Asile et à la Migration, chargé de la Loterie Nationale,

Nous avons arrêté et arrêtons :

**Article 1<sup>er</sup>.** La loterie à billets « Hit the Jackpot » est une loterie organisée par la Loterie Nationale. Elle est organisée conformément à l'arrêté royal du 27 avril 2018 fixant les modalités générales d'émission des loteries publiques organisées par la Loterie Nationale sous forme de loteries à billets.

Le nombre de billets de chaque émission est fixé par la Loterie Nationale soit à 1.000.000, soit en multiples de 1.000.000.

Le prix de vente d'un billet est fixé à 20 euros.

**Art. 2.** Par quantité de 1.000.000 billets émis, le nombre de lots est fixé à 347.323, lesquels se répartissent selon le tableau reproduit ci-dessous :