

TITEL 4 — *Aufhebungs- und Abänderungsbestimmungen*

(…)

KAPITEL 27 — *Aufhebungsbestimmungen*

(…)

Art. 179 - Vorliegender Erlass tritt am 1. Januar 2014 in Kraft.**Art. 180** - Unsere Minister sind, jeweils für ihren Bereich, mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.**Anlagen 1-7** - [siehe *Belgisches Staatsblatt* vom 14. November 2013, S. 85.488 bis 85.586]

FEDERALE OVERHEIDSDIENST MOBILITEIT EN VERVOER

[C – 2022/32446]

2 DECEMBER 2011. — Koninklijk besluit betreffende de kritieke infrastructures in de deelsector van het luchtvervoer. — Officiële coördinatie in het Duits

De hierna volgende tekst is de officiële coördinatie in het Duits van het koninklijk besluit van 2 december 2011 betreffende de kritieke infrastructures in de deelsector van het luchtvervoer (*Belgisch Staatsblad* van 27 december 2011), zoals het werd gewijzigd bij het koninklijk besluit van 9 september 2018 tot wijziging van het koninklijk besluit van 2 december 2011 betreffende de kritieke infrastructures in de deelsector van het luchtvervoer (*Belgisch Staatsblad* van 21 september 2018).

Deze officiële coördinatie in het Duits is opgemaakt door de Centrale dienst voor Duitse vertaling in Malmédy.

SERVICE PUBLIC FEDERAL MOBILITE ET TRANSPORTS

[C – 2022/32446]

2 DECEMBRE 2011. — Arrêté royal concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien. — Coordination officielle en langue allemande

Le texte qui suit constitue la coordination officielle en langue allemande de l'arrêté royal du 2 décembre 2011 concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien (*Moniteur belge* du 27 décembre 2011), tel qu'il a été modifié par l'arrêté royal du 9 septembre 2018 modifiant l'arrêté royal du 2 décembre 2011 concernant les infrastructures critiques dans le sous-secteur du transport aérien (*Moniteur belge* du 21 septembre 2018).

Cette coordination officielle en langue allemande a été établie par le Service central de traduction allemande à Malmédy.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

[C – 2022/32446]

2. DEZEMBER 2011 — Königlicher Erlass über die kritischen Infrastrukturen im Teilsektor des Luftverkehrs — Inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache

Der folgende Text ist die inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache des Königlichen Erlasses vom 2. Dezember 2011 über die kritischen Infrastrukturen im Teilsektor des Luftverkehrs, so wie er durch den Königlichen Erlass vom 9. September 2018 zur Abänderung des Königlichen Erlasses vom 2. Dezember 2011 über die kritischen Infrastrukturen im Teilsektor des Luftverkehrs abgeändert worden ist.

Diese inoffizielle Koordinierung in deutscher Sprache ist von der Zentralen Dienststelle für Deutsche Übersetzungen in Malmédy erstellt worden.

FÖDERALER ÖFFENTLICHER DIENST MOBILITÄT UND TRANSPORTWESEN

2. DEZEMBER 2011 — Königlicher Erlass über die kritischen Infrastrukturen im Teilsektor des Luftverkehrs

Artikel 1 - Durch vorliegenden Erlass wird für den Teilsektor des Luftverkehrs die Richtlinie 2008/114/EG des Rates vom 8. Dezember 2008 über die Ermittlung und Ausweisung europäischer kritischer Infrastrukturen und die Bewertung der Notwendigkeit, ihren Schutz zu verbessern, umgesetzt.

Art. 2 - Für die Anwendung des vorliegenden Erlasses versteht man unter:

1. "sektorspezifischer Behörde": den für die Luftfahrt zuständigen Minister oder ein von ihm beauftragtes leitendes Personalmitglied der Generaldirektion Luftverkehr,

2. "Teilsektor": den Teilsektor des Luftverkehrs im Verkehrssektor,

3. "kritischer Infrastruktur": im Teilsektor des Luftverkehrs, Anlage, System oder Teil davon, die von wesentlicher Bedeutung für die Aufrechterhaltung wichtiger gesellschaftlicher Funktionen, der Gesundheit, der Sicherheit, der Sicherung und des wirtschaftlichen oder sozialen Wohlergehens der Bevölkerung sind und deren Störung oder Zerstörung erhebliche Auswirkungen hätte, da diese Funktionen nicht aufrechterhalten werden könnten,

[3/1. "nationaler kritischer Infrastruktur" oder "NCI": im Teilsektor des Luftverkehrs, auf belgischem Staatsgebiet gelegene kritische Infrastruktur, deren Störung des Betriebs oder Zerstörung erhebliche Auswirkungen im Land hätte,]

4. "europäischer kritischer Infrastruktur" oder "ECI": im Teilsektor des Luftverkehrs, kritische Infrastruktur, deren Störung oder Zerstörung erhebliche Auswirkungen in mindestens zwei Mitgliedstaaten der Europäischen Union[, worunter Belgien,] hätte,

5. "Verantwortlichem": die Behörde, die in einer [kritischen Infrastruktur] für die Koordinierung der Durchführung der Sicherheitskontrollen und -verfahren im Rahmen der Vorschriften über den Schutz der Zivilluftfahrt gegen widerrechtliche Handlungen, die diese in Gefahr bringen, verantwortlich ist,

[5/1. "Betreiber": jede natürliche oder juristische Person, die für Investitionen in oder für den laufenden Betrieb kritischer Infrastrukturen verantwortlich ist,]

6. "Gesetz": das Gesetz vom 1. Juli 2011 über die Sicherheit und den Schutz der kritischen Infrastrukturen,

7. "Verordnung": die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt,

[8. "gemeinsamen Anforderungen": die Durchführungsverordnung (EU) 2017/373 der Europäischen Kommission zur Festlegung gemeinsamer Anforderungen an Flugverkehrsmanagementanbieter und Anbieter von Flugsicherungsdiensten sowie sonstiger Funktionen des Flugverkehrsmanagementnetzes und die Aufsicht hierüber,

9. "Belgian Supervising Authority for Air Navigation Services" oder "BSA-ANS": den durch den Königlichen Erlass vom 14. Februar 2006 zur Schaffung einer nationalen Aufsichtsbehörde (NSA) der Flugsicherungsdienste geschaffenen Dienst.]

[Für die Anwendung der Artikel 6, 8, 10, 11, 12, 13 und 15 versteht man unter "ECI" eine auf belgischem Staatsgebiet gelegene ECI.]

[Art. 2 Abs. 1 Nr. 3/1 eingefügt durch Art. 1 Buchstabe a) des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); Art. 1 Abs. 1 Nr. 4 abgeändert durch Art. 1 Buchstabe c) des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); Art. 1 Abs. 1 Nr. 5 abgeändert durch Art. 1 Buchstabe d) des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); Art. 1 Abs. 1 Nr. 5/1 eingefügt durch Art. 1 Buchstabe e) des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); Art. 1 Abs. 1 Nr. 8 und 9 eingefügt durch Art. 1 Buchstabe f) des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); Abs. 2 eingefügt durch Art. 1 Buchstabe g) des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 3 - § 1 - [Die sektorspezifische Behörde nimmt im Teilsektor des Luftverkehrs eine erste Identifizierung potenzieller NCI und ECI vor, die den in Artikel 2 Nr. 3, 3/1 und 4 erwähnten Begriffsbestimmungen entsprechen.

Sie nimmt diese Identifizierung vor nach Konsultierung der Regionen für die in deren Zuständigkeitsbereich fallenden potenziellen kritischen Infrastrukturen und, sofern sie es für nützlich erachtet, der Vertreter des Teilsektors und der Betreiber potenzieller kritischer Infrastrukturen.]

§ 2 - [...]

[Art. 3 § 1 ersetzt durch Art. 2 Nr. 1 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); § 2 aufgehoben durch Art. 2 Nr. 2 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 4 - [§ 1 - Der Generaldirektor legt nach Billigung durch den Minister sektorspezifische Kriterien fest, denen NCI und ECI entsprechen müssen, unter Berücksichtigung der Besonderheiten des Teilsektors und gegebenenfalls nach Konsultierung der betreffenden Regionen.

§ 2 - Die sektorübergreifenden Kriterien, denen NCI und ECI entsprechen müssen, umfassen:

1. mögliche Anzahl Opfer, insbesondere Anzahl Tote oder Verletzte, oder
2. mögliche wirtschaftliche Folgen, insbesondere wirtschaftlicher Verlust und/oder Minderung der Qualität von Erzeugnissen oder Dienstleistungen, einschließlich möglicher Auswirkungen auf die Umwelt, oder
3. mögliche Auswirkungen auf die Bevölkerung, insbesondere Auswirkungen auf das Vertrauen der Bevölkerung, physisches Leid und Störung des täglichen Lebens, einschließlich des Ausfalls wesentlicher Dienstleistungen.

§ 3 - Die sektorspezifische Behörde legt im Einzelfall die Grenzwerte für die sektorübergreifenden Kriterien fest, denen NCI entsprechen müssen.

§ 4 - Die sektorspezifische Behörde legt im Einzelfall die Grenzwerte für die sektorübergreifenden Kriterien fest, denen ECI entsprechen müssen.

§ 5 - Die Grenzwerte für die sektorübergreifenden Kriterien leiten sich ab aus der Schwere der Auswirkungen einer Störung oder Zerstörung einer bestimmten Infrastruktur.

§ 6 - Potenzielle NCI und ECI, die sowohl den sektorspezifischen als auch den sektorübergreifenden Kriterien entsprechen, werden von der sektorspezifischen Behörde gemäß dem in der Anlage festgelegten Verfahren ermittelt.]

[Art. 4 ersetzt durch Art. 3 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 5 - [§ 1 - Die sektorspezifische Behörde leitet die Liste der von ihr identifizierten potenziellen NCI und ECI an die GDKZ zur nicht zwingenden Stellungnahme und gegebenenfalls an die betreffenden Regionen weiter.

Anschließend weist sie NCI aus.

§ 2 - Die GDKZ ist beauftragt, in Zusammenarbeit mit der sektorspezifischen Behörde und gegebenenfalls nach Konsultierung der betreffenden Regionen bilaterale oder multilaterale Gespräche mit den betroffenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union aufzunehmen, sowohl hinsichtlich der auf belgischem Staatsgebiet identifizierten potenziellen ECI als auch derjenigen, die auf dem Hoheitsgebiet anderer Mitgliedstaaten der Europäischen Union identifiziert worden sind, sei es von der sektorspezifischen Behörde oder von anderen Mitgliedstaaten.

Wenn es zu einer Einigung über eine auf belgischem Staatsgebiet gelegene ECI kommt, nimmt die sektorspezifische Behörde die Ausweisung dieser Infrastruktur vor.]

[Art. 5 ersetzt durch Art. 4 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 6 - Die sektorspezifische Behörde notifiziert dem Betreiber und gegebenenfalls dem Verantwortlichen [...] den Beschluss über die Ausweisung seiner Infrastruktur als [NCI oder ECI].

[Art. 6 abgeändert durch Art. 5 Nr. 1 und 2 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 7 - Die sektorspezifische Behörde sorgt für die kontinuierliche Verfolgung des Prozesses der Identifizierung und der Ausweisung von [NCI oder ECI].

Jedes Jahr informiert [die GDKZ] die Europäische Kommission über die Anzahl der ausgewiesenen ECI im Teilsektor und über die Anzahl der Mitgliedstaaten, die von der jeweiligen ausgewiesenen ECI abhängen.

[Art. 7 Abs. 1 abgeändert durch Art. 6 Nr. 1 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); Abs. 2 abgeändert durch Art. 6 Nr. 2 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 8 - § 1 - Binnen [neun Monaten] ab Notifizierung der Ausweisung einer Infrastruktur als [NCI oder ECI] beantragt die GDKZ beim KOBA eine Bedrohungsanalyse [im Sinne von Artikel 8 Nr. 1 des Gesetzes vom 10. Juli 2006 über die Bedrohungsanalyse] für diese Infrastruktur und für den Teilsektor, dem sie angehört.

§ 2 - Die Bedrohungsanalyse im Sinne von § 1 bezieht sich auf jede Art von Bedrohung, die in den Zuständigkeitsbereich der in Artikel 2 Nr. 2 des Gesetzes vom 10. Juli 2006 über die Bedrohungsanalyse erwähnten Unterstützungsdienste fällt.

Die Bedrohungsanalyse besteht aus einer Bewertung, die es ermöglichen muss zu beurteilen, ob in Bezug auf eine [NCI oder ECI] oder den Teilsektor Bedrohungen auftreten können oder, falls diese bereits festgestellt worden sind, wie sie sich entwickeln und welche Maßnahmen gegebenenfalls notwendig sind.

[Diese Bedrohungsanalyse wird dem Betreiber mitgeteilt, damit er die Erkenntnisse aus dieser Analyse in den in Artikel 11 §§ 1 und 2 erwähnten Sicherheitsplan des Betreibers einfließen lassen kann.

Diese Analyse wird mindestens einmal alle fünf Jahre wiederholt.]

[Art. 8 § 1 abgeändert durch Art. 7 Nr. 1, 2 und 5 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); § 2 Abs. 2 abgeändert durch Art. 7 Nr. 5 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); § 2 Abs. 3 und 4 eingefügt durch Art. 7 Nr. 4 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 9 - § 1 - Alle zwei Jahre legt [die GDKZ] der Europäischen Kommission einen Bericht über die verschiedenen Arten von Risiken, Bedrohungen und Schwachstellen vor, die im Teilssektor festgestellt worden sind, sofern der Teilssektor mindestens eine ausgewiesene und auf dem Staatsgebiet des Königreichs gelegene ECI umfasst.

§ 2 - Jedes Jahr legt die sektorspezifische Behörde dem nationalen Ausschuss für die Sicherheit der Zivilluftfahrt einen Bericht über die verschiedenen Arten von Risiken, Bedrohungen und Schwachstellen vor, die im Teilssektor festgestellt worden sind.

§ 3 - [...]

[Art. 9 § 1 abgeändert durch Art. 8 Nr. 3 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); § 3 aufgehoben durch Art. 8 Nr. 4 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 10 - § 1 - Betreiber einer [NCI oder ECI] benennen eine Kontaktstelle für die Sicherheit und übermitteln der sektorspezifischen Behörde die Kontaktinformationen binnen sechs Monaten ab der in Artikel 6 erwähnten Notifizierung und nach jeder Aktualisierung dieser Informationen.

Gegebenenfalls nehmen Betreiber diese Benennung im gemeinsamen Einvernehmen mit dem Verantwortlichen vor.

§ 2 - Die [Kontaktstelle] für die Sicherheit dient in Sicherheitsfragen als Kontaktstelle zwischen dem Betreiber, der sektorspezifischen Behörde, der GDKZ, dem Bürgermeister, den Polizeidiensten] und gegebenenfalls dem Verantwortlichen.

§ 3 - Die [Kontaktstelle] für die Sicherheit ist rund um die Uhr erreichbar.

[Art. 10 § 1 Abs. 1 abgeändert durch Art. 9 Nr. 1 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); § 2 abgeändert durch Art. 9 Nr. 2 und 3 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); § 3 abgeändert durch Art. 9 Nr. 3 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 11 - [§ 1 - Wenn Betreiber einer NCI den Bestimmungen der Verordnung sowie den Maßnahmen zu ihrer Durchführung oder den gemeinsamen Anforderungen nicht unterliegen, sorgen sie dafür, dass binnen der in Artikel 13 § 4 des Gesetzes erwähnten Fristen ein Sicherheitsplan des Betreibers, wie in Artikel 13 des Gesetzes erwähnt, nach den Modalitäten desselben Artikels 13 erstellt und umgesetzt wird.

§ 2 - Betreiber einer ECI erstellen einen Sicherheitsplan des Betreibers, wie in Artikel 13 des Gesetzes vorgesehen.

§ 3 - Das Flughafensicherheitsprogramm eines Verantwortlichen gilt als mit dem in den Paragraphen 1 und 2 erwähnten Sicherheitsplan des Betreibers konform.]

[Art. 11 ersetzt durch Art. 10 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 12 - Bei einem Ereignis, das die Sicherheit [einer NCI oder ECI] bedrohen kann, findet Artikel 14 des Gesetzes Anwendung.

[Art. 12 abgeändert durch Art. 11 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 13 - [NCI und ECI] unterliegen externen Schutzmaßnahmen, wie sie aufgrund der Artikel 15 bis 19 des Gesetzes organisiert sind.

[Art. 13 abgeändert durch Art. 12 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 14 - Die GDKZ kann der sektorspezifischen Behörde sowie dem Betreiber oder gegebenenfalls dem Verantwortlichen Informationen in Bezug auf die Bedrohung und die externen Schutzmaßnahmen übermitteln, die es dem Betreiber oder dem Verantwortlichen erlauben, die internen Sicherheitsmaßnahmen auf angemessene Weise anzupassen und sie in Übereinstimmung mit den externen Schutzmaßnahmen zu bringen.

Die Bestimmungen von Absatz 1 gelten unbeschadet der Befugnis der sektorspezifischen Behörde, unter Berücksichtigung der von der GDKZ übermittelten Informationen zusätzliche interne Maßnahmen aufzuerlegen.

Art. 15 - § 1 - Unterliegen Betreiber einer [NCI oder ECI] nicht den Bestimmungen der Verordnung sowie den Maßnahmen zu ihrer Durchführung, oder den gemeinsamen Anforderungen], richtet die sektorspezifische Behörde einen Inspektionsdienst gemäß den Artikeln 24 und 25 des Gesetzes ein.

§ 2 - Unterliegt eine [NCI oder ECI] den Bestimmungen der Verordnung sowie den Maßnahmen zu ihrer Durchführung, so sind die Flughafeninspektion und die Luftfahrtinspektion mit der Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen des Gesetzes und seiner Ausführungserlasse beauftragt.

Im Rahmen der in Absatz 1 erwähnten Aufträge verfügt die Flughafeninspektion über die in Artikel 39 des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt aufgeführten Befugnisse.

Im Rahmen der in Absatz 1 erwähnten Aufträge verfügt die Luftfahrtinspektion über die in Artikel 38 des Gesetzes vom 27. Juni 1937 zur Revision des Gesetzes vom 16. November 1919 über die Regelung der Luftfahrt aufgeführten Befugnisse.

[§ 3 - Unterliegt eine NCI oder ECI den gemeinsamen Anforderungen, so ist die BSA-ANS mit der Kontrolle der Einhaltung der Bestimmungen des Gesetzes und seiner Ausführungserlasse beauftragt.]

[Art. 15 § 1 abgeändert durch Art. 13 Nr. 1 und 2 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); § 2 Abs. 1 abgeändert durch Art. 13 Nr. 3 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018); § 3 eingefügt durch Art. 13 Nr. 4 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Art. 16 - Vorliegender Erlass tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

Art. 17 - Unser für die Luftfahrt zuständige Minister ist mit der Ausführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Anlage

[Anlage abgeändert durch Art. 14 Nr. 1 bis 6 des K.E. vom 9. September 2018 (B.S. vom 21. September 2018)]

Anwendbares Verfahren in Bezug auf die Ermittlung von [NCI und ECI]

[Die Identifizierung von NCI und ECI unterliegt dem Ermittlungsverfahren, das folgende Schritte umfasst:]

1. Die sektorspezifische Behörde trifft anhand der Begriffsbestimmungen von [Artikel 2 Nr. 3, 3/1 und 4] eine Vorauswahl unter den Infrastrukturen ihres Sektors. Die auf der Grundlage der Begriffsbestimmungen ausgewählten potenziellen [kritischen Infrastrukturen] unterliegen dem nächsten Schritt des Verfahrens.

2. Die sektorspezifische Behörde wendet die in Artikel 4 § 1 erwähnten sektorspezifischen Kriterien auf die im ersten Schritt identifizierten potenziellen [kritischen Infrastrukturen] an. Die potenziellen [kritischen Infrastrukturen], die diesen Kriterien entsprechen, unterliegen dem nächsten Schritt des Verfahrens.

3. [Die sektorspezifische Behörde legt das grenzüberschreitende Element der Definition des Begriffs "ECI" gemäß Artikel 2 Nr. 4 zugrunde. Potenzielle kritische Infrastrukturen, die dieser Begriffsbestimmung entsprechen, gelten als potenzielle ECI. Potenzielle kritische Infrastrukturen, die dieser Begriffsbestimmung nicht entsprechen, gelten als potenzielle NCI. Die beiden Kategorien potenzieller kritischer Infrastrukturen unterliegen dem nächsten Schritt des Verfahrens.]

4. [Die sektorspezifische Behörde wendet die in Artikel 4 §§ 2 bis 5 erwähnten sektorübergreifenden Kriterien auf die beiden verbleibenden Kategorien potenzieller kritischer Infrastrukturen an.]

Die sektorübergreifenden Kriterien berücksichtigen die Schwere der Auswirkungen, die Verfügbarkeit von Alternativen sowie die Dauer des Ausfalls beziehungsweise der Wiederherstellung der Tätigkeit.

Potenzielle NCI oder ECI, die dieses Verfahren durchlaufen haben, werden nur den Mitgliedstaaten mitgeteilt, die von diesen Infrastrukturen erheblich betroffen sein könnten.]

**FEDERALE OVERHEIDSDIENST WERKGELEGENHEID,
ARBEID EN SOCIAAL OVERLEG**

[2022/203477]

17 JUNI 2022. — Koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 25 november 1991 houdende de werkloosheidsreglementering betreffende het verhogen van de minima in het kader van de strijd tegen de armoede

FILIP, Koning der Belgen,

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

Gelet op de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der arbeiders, artikel 7, § 1, derde lid, *i*), vervangen bij de wet van 14 februari 1961, en § 1octies, derde en vierde lid, ingevoegd bij de wet van 25 april 2014;

Gelet op het koninklijk besluit van 25 november 1991 houdende de werkloosheidsreglementering;

Gelet op het advies van het Beheerscomité van de Rijksdienst voor Arbeidsvoorziening, gegeven op 18 november 2021;

Gelet op het advies van de inspecteur van Financiën, gegeven op 11 januari 2022;

Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris voor Begroting, gegeven op 27 april 2022;

Gelet op de adviesaanvraag binnen 30 dagen, die op 5 mei 2022 bij de Raad van State is ingediend, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Overwegende dat het advies niet is meegedeeld binnen die termijn;

Gelet op artikel 84, § 4, tweede lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Werk,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. In artikel 114 van het koninklijk besluit van 25 november 1991 houdende de werkloosheidsreglementering, vervangen bij het koninklijk besluit van 23 juli 2012 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 17 augustus 2013, 20 juli 2015, 3 september 2017, 2 juni 2019, 22 december 2020 en 14 juli 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 3, 3°, wordt het bedrag van "15,91 euro" vervangen als volgt :

a) vanaf 1 januari 2022 door het bedrag van "16,09 euro";

b) vanaf 1 januari 2023 door het bedrag van "16,27 euro";

2° in paragraaf 4, eerste lid, wordt het bedrag van "22,04 euro" tweemaal vervangen als volgt:

a) vanaf 1 januari 2022 door het bedrag van "22,29 euro";

b) vanaf 1 januari 2023 door het bedrag van "22,54 euro".

Art. 2. In artikel 115 van hetzelfde besluit, vervangen bij het koninklijk besluit van 3 september 2017 en gewijzigd bij de koninklijke besluiten van 2 juni 2019, 22 december 2020 en 14 juli 2021, worden de volgende wijzigingen aangebracht :

1° in paragraaf 1, 1°, wordt het bedrag van "37,83 euro" vervangen als volgt :

a) vanaf 1 januari 2022 door het bedrag van "38,26 euro";

b) vanaf 1 januari 2023 door het bedrag van "38,69 euro";

2° in paragraaf 1, 2°, wordt het bedrag van "30,66 euro" vervangen als volgt :

a) vanaf 1 januari 2022 door het bedrag van "31,00 euro";

b) vanaf 1 januari 2023 door het bedrag van "31,35 euro";

3° in paragraaf 2, eerste lid, 1°, wordt het bedrag van "29,51 euro" vervangen als volgt :

a) vanaf 1 januari 2022 door het bedrag van "29,84 euro";

b) vanaf 1 januari 2023 door het bedrag van "30,18 euro";

**SERVICE PUBLIC FEDERAL EMPLOI,
TRAVAIL ET CONCERTATION SOCIALE**

[2022/203477]

17 JUIN 2022. — Arrêté royal modifiant l'arrêté royal du 25 novembre 1991 portant réglementation du chômage concernant l'augmentation des minima dans le cadre de la lutte contre la pauvreté

PHILIPPE, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs, l'article 7, § 1^{er}, alinéa 3, *i*), remplacé par la loi du 14 février 1961, et § 1octies, alinéas 3 et 4, insérés par la loi du 25 avril 2014;

Vu l'arrêté royal du 25 novembre 1991 portant réglementation du chômage;

Vu l'avis du Comité de gestion de l'Office national de l'Emploi, donné le 18 novembre 2021;

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

Vu l'accord de la Secrétaire d'Etat au Budget, donné le 27 avril 2022;

Vu la demande d'avis dans un délai de 30 jours, adressée au Conseil d'Etat le 5 mai 2022, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Considérant l'absence de communication de l'avis dans ce délai;

Vu l'article 84, § 4, alinéa 2, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Ministre du Travail,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. A l'article 114 de l'arrêté royal du 25 novembre 1991 portant réglementation du chômage, remplacé par l'arrêté royal du 23 juillet 2012 et modifié par les arrêtés royaux des 17 août 2013, 20 juillet 2015, 3 septembre 2017, 2 juin 2019, 22 décembre 2020 et 14 juillet 2021, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 3, 3°, le montant de « 15,91 euros » est remplacé comme suit :

a) à partir du 1^{er} janvier 2022 par le montant de « 16,09 euros »;

b) à partir du 1^{er} janvier 2023 par le montant de « 16,27 euros »;

2° au paragraphe 4, alinéa 1^{er}, le montant de « 22,04 euros » est remplacé deux fois comme suit :

a) à partir du 1^{er} janvier 2022 par le montant de « 22,29 euros »;

b) à partir du 1^{er} janvier 2023 par le montant de « 22,54 euros ».

Art. 2. A l'article 115 du même arrêté, remplacé par l'arrêté royal du 3 septembre 2017 et modifié par les arrêtés royaux des 2 juin 2019, 22 décembre 2020 et 14 juillet 2021, les modifications suivantes sont apportées :

1° au paragraphe 1^{er}, 1°, le montant de « 37,83 euros » est remplacé comme suit :

a) à partir du 1^{er} janvier 2022 par le montant de « 38,26 euros »;

b) à partir du 1^{er} janvier 2023 par le montant de « 38,69 euros »;

2° au paragraphe 1^{er}, 2°, le montant de « 30,66 euros » est remplacé comme suit :

a) à partir du 1^{er} janvier 2022 par le montant de « 31,00 euros »;

b) à partir du 1^{er} janvier 2023 par le montant de « 31,35 euros »;

3° au paragraphe 2, alinéa 1^{er}, 1°, le montant de « 29,51 euros » est remplacé comme suit :

a) à partir du 1^{er} janvier 2022 par le montant de « 29,84 euros »;

b) à partir du 1^{er} janvier 2023 par le montant de « 30,18 euros »;