

**BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS**

12 januari 2016

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van
25 juli 1891 houdende herziening der wet van
15 april 1843 op de politie der spoorwegen
wat betreft de administratieve geldboetes**

(ingediend door mevrouw Inez De Coninck
en de heer Wouter Raskin)

**CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE**

12 janvier 2016

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 25 juillet 1891 révisant la
loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins
de fer en ce qui concerne les amendes
administratives**

(déposée par Mme Inez De Coninck
et M. Wouter Raskin)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel maakt het mogelijk bepaalde overtredingen bij de spoorwegen te bestraffen met administratieve geldboetes, ter vervanging van de huidige strafrechtelijke aanpak. De bijbehorende lichtere procedure moet leiden tot een efficiëntere aanpak van vaak voorkomende overtredingen zoals zwartrijden en overlast in de stations.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi permet de sanctionner certaines infractions concernant les chemins de fer par une amende administrative en remplacement de la procédure pénale en vigueur. Plus légère, la procédure prévue à cette fin doit permettre de lutter plus efficacement contre les infractions fréquentes, par exemple contre les déplacements sans titre de transport et contre les nuisances dans les gares.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail: publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél.: 02/ 549 81 60
Fax: 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel: publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel heeft tot doel de rechtsbasis te creëren voor een meer efficiënte aanpak van sommige overtredingen op de wetgeving en reglementering van de spoorwegen. Er wordt voorgesteld om bepaalde inbreuken te kunnen bestraffen met administratieve geldboetes, ter vervanging van de actueel toegepaste strafrechtelijke sancties. In de eerste plaats wordt met het voorstel het meer doeltreffend beteugelen van het zogenaamde zwartrijden beoogd, dat het leeuwenaan-deel van dit soort overtredingen uitmaakt. Het voorstel moet echter eveneens toelaten om desgevallend ook andere overtredingen op de spoorwegregelgeving op gelijkaardige manier te bestraffen.

Het voorstel gaat uit van een aantal objectieve vaststellingen.

Vooreerst is er een jaarlijkse stijging van het aantal onregelmatige reizigers. In de helft van deze gevallen wordt de onregelmatigheid wel op minnelijke wijze geregulariseerd door de overtreder, in de andere helft dus niet. Het aantal van deze laatste dossiers is van zodanige grootteorde, dat een aanpak via strafrechtelijke vervolging hiervoor niet geschikt is: zelfs al zou voor alle gevallen een proces-verbaal kunnen worden opgesteld en zouden parketten in alle gevallen vervolging instellen (de meeste parketten nemen deze zaken echt wel ter harte), dan nog laat de werkdruk bij de rechtbanken niet toe dat al deze gevallen binnen een korte termijn zouden kunnen worden afgerond met een strafrechtelijke veroordeling. Met een strafrechtelijke aanpak kan het fenomeen dus onvoldoende efficiënt worden bestreden. Een veroordeling in graad van eerste aanleg wordt in de praktijk immers pas uitgesproken ongeveer anderhalf jaar na de feiten. De tijdsspanne tussen overtreding en straf moet absoluut veel korter worden gehouden opdat deze laatste een voldoende recidive-ontradend signaal zou kunnen uitstralen. Uit de feitelijke gegevens blijkt dat de strafrechtelijke vervolging slechts in zeer beperkte mate van de niet op minnelijke wijze geregulariseerde gevallen in een veroordeling uitmondt.

Vervolgens noteert men een stijgende tendens van het aantal agressiegevallen waarvan treinbegeleiders en stationspersoneel het slachtoffer worden. Meer dan 80 % van deze gevallen van agressie doen zich voor naar aanleiding van het betrappen op zwartrijden. Een verband tussen beide inbreuken kan dus zeker niet worden uitgesloten: een striktere beteugeling van het zwartrijden kan dus van aard zijn om een gevoel van

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi vise à créer la base juridique nécessaire pour lutter plus efficacement contre certaines infractions à la législation et à la réglementation sur les chemins de fer. Elle propose de permettre de sanctionner certaines infractions par une amende administrative en remplacement des sanctions pénales en vigueur aujourd'hui. La présente proposition de loi vise principalement à lutter plus efficacement contre les déplacements sans titre de transport qui constituent l'essentiel des infractions visées. Toutefois, la présente proposition de loi doit également permettre de sanctionner de manière identique, le cas échéant, d'autres infractions à la réglementation sur les chemins de fer.

La présente proposition de loi s'appuie sur plusieurs constats objectifs.

Premièrement, le nombre de voyageurs sans titre de transport valable augmente chaque année. La moitié de ces infractions sont régularisées à l'amiable par les contrevenants mais ce n'est donc pas le cas pour l'autre moitié de ceux-ci. Le nombre de ces dossiers est tellement important que la procédure qui prévoit l'engagement de poursuites pénales n'est plus adéquate: même s'il était possible d'établir un procès-verbal pour chaque infraction, et même si les parquets engageaient systématiquement des poursuites (étant entendu que la plupart des parquets prennent néanmoins ces infractions au sérieux), la charge de travail des tribunaux ne leur permettrait pas de conclure rapidement toutes ces affaires par une condamnation pénale. En d'autres termes, la procédure pénale ne permet pas de lutter assez efficacement contre ces infractions. En effet, en pratique, les condamnations en première instance ne sont prononcées que près d'un an et demi après les faits. Or, il convient absolument de raccourcir fortement le laps de temps entre l'infraction et la sanction pour que cette dernière ait un effet suffisamment dissuasif en matière de récidive. Il ressort des données factuelles que les poursuites pénales n'aboutissent à une condamnation que dans un nombre très limité de cas non régularisés à l'amiable.

On observe par ailleurs une augmentation du nombre d'agressions au préjudice des accompagnateurs de train et du personnel des gares. Plus de 80 % de ces agressions ont lieu après l'interception de voyageurs sans titre de transport valable. Il n'est donc certainement pas exclu que ces deux infractions soient liées. Par conséquent, mieux lutter contre les déplacements sans titre de transport valable permettrait de lutter contre le

straffeloosheid te voorkomen, dat via een soort sneeuw-baleffect geacht kan worden mee aan de basis te liggen van een verhoogd aantal agressiegevallen. Tevens wordt vastgesteld dat niet enkel agressiegevallen met reizigers toenemen, maar dat er tevens een verhoging is van het aantal agressie-incidenten met niet-reizigers.

Aanvullend op de problematiek van het zwartrijden is gebleken dat er zowel in de stations als in de treinen meer gevallen van overlast worden vastgesteld. De be- teugeling hiervan kan in de toekomst beter worden aan- gepakt aan de hand van de administratieve geldboetes.

Tenslotte kan worden verwezen naar een groeiende wetgevende trend om administratieve sancties in te voeren in alle gevallen waar snel sanctioneren zich op- dringt, zonder de rechtbanken hiermee te overbelasten zoals bv. de artikelen 63 tot 66*bis* van het decreet van de Vlaamse Raad van 20 april 2001 betreffende de or- ganisatie van het personenvervoer over de weg en tot oprichting van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen enz. Dit wetsvoorstel sluit aan bij deze tendens.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 3

Dit artikel vormt de kernbepaling uit het voorstel en laat de Koning toe hetzij strafrechtelijke sancties hetzij administratieve geldboetes vast te stellen voor de in- breuken op de spoorwegwetgeving en -reglementering.

De overlastdelicten in spoorwegaangelegenheden die administratiefrechtelijk beteugeld kunnen worden belangen zowel de NMBS en Infrabel aan.

De administratieve boetes zijn van de gebruikelijke grootteorde en zijn absoluut niet hoger dan de huidige penale boetes. Ze leiden zelfs in alle hypothesen tot een lager globaal bedrag dat de overtreder uiteindelijk zal dienen te betalen. Er wordt echter verwacht dat het snel- ler en systematisch opleggen van deze administratieve geldboetes een groter ontradend effect zullen hebben dan een laattijdige veroordeling tot een hogere som in het relatief beperkt aantal gevallen waarvoor nu een gerechtelijke procedure wordt gevoerd.

De huidige straffen blijven behouden zolang ze niet worden vervangen door administratieve boetes. Om praktische redenen wordt er geopteerd voor het volledig depenaliseren van bepaalde inbreuken. Indien inbreu- ken zowel administratiefrechtelijk als strafrechtelijk sanctioneerbaar zouden zijn, zou hiervoor immers een

sentiment d'impunité qui, par un effet de boule de neige, peut être considéré comme étant à l'origine de l'aug- mentation du nombre d'agressions. On constate par ailleurs, outre l'augmentation des agressions causées par des voyageurs, un accroissement des agressions causées par des personnes qui ne voyagent pas.

Outre la problématique des déplacements sans titre de transport valable, de plus en plus de nuisances ont été constatées dans les gares et dans les trains. Les amendes administratives permettront de mieux lutter contre ces nuisances à l'avenir.

Il peut enfin être renvoyé à une tendance législative croissante à instaurer des sanctions administratives dans tous les cas où une sanction rapide s'impose, ce qui permet de ne pas surcharger les tribunaux, comme aux articles 63 à 66*bis* du décret du Conseil flamand du 20 avril 2001 relatif à l'organisation du transport de personnes par la route et à la création du Conseil de Mobilité de la Flandre. La présente proposition de loi se rallie à cette tendance.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 3

Cet article constitue la disposition fondamentale de la proposition de loi et permet au Roi de fixer soit des sanctions pénales, soit des amendes administratives pour les infractions à la législation et la réglementation ferroviaires.

Les délits d'incivilité en matière ferroviaire qui peuvent être sanctionnés administrativement concernent tant la SNCB qu'Infrabel.

Les amendes administratives sont d'un ordre de grandeur habituel et ne sont absolument pas plus éle- vées que les amendes pénales actuelles. Dans toutes les hypothèses, le contrevenant sera même finalement amené à payer un montant global inférieur. On peut toutefois s'attendre à ce que l'imposition systématique et plus rapide de ces amendes administratives ait un plus grand effet dissuasif que la condamnation tardive au paiement d'un montant supérieur dans le nombre relativement limité de cas où une procédure judiciaire est à l'heure actuelle menée.

Les sanctions actuelles sont maintenues tant qu'elles ne sont pas remplacées par des amendes administra- tives. Pour des raisons pratiques, nous avons opté en faveur de la dépenalisation totale de certaines infrac- tions. En effet, si ces infractions pouvaient être sanction- nées tant sur le plan administratif que pénal, il faudrait

procedure moeten worden uitgewerkt die het parket de gelegenheid biedt om gedurende een bepaalde periode van zijn grondwettelijk prerogatief tot het instellen van de strafvordering gebruik te maken, wat de administratieve procedure intussen noodzakelijkerwijze opschort, wil men dubbele bestraffing vermijden. Dit impliceert dus per definitie een vertraging in het opleggen van de straf, terwijl het juist de bedoeling is van dit voorstel om de straf zo snel mogelijk te laten volgen op de inbreuk.

In het voorstel is eveneens in de burgerrechtelijke aansprakelijkheid voor minderjarigen vanaf de volle leeftijd van 16 jaar op het tijdstip van de feiten voorzien.

Deze regeling laat het principe onverlet dat de burgerlijke schade uit misdrijf kan worden ingevorderd.

Artikel 4

Dit artikel creëert de mogelijkheid om feiten die “administratieve inbreuken” uitmaken, eveneens te laten vaststellen door andere ambtenaren dan deze die beëdigd zijn ter verbalisering van strafrechtelijke feiten. De bewijswaarde van de vaststellingen gemaakt door de niet-beëdigde ambtenaren zal logischerwijze geringer zijn dan deze van beëdigde ambtenaren. Zowel de personeelsleden die de inbreuken vaststellen als de personeelsleden die de administratieve boetes opleggen, zijn zonder uitzondering beëdigde statutaire personeelsleden waarbij de twee functies (inbreuken vaststellen – administratieve geldboetes opleggen) strikt gescheiden blijven.

Artikel 5

Dit artikel is louter het logisch gevolg van de vernummering die door bovenstaand artikel 2 in de wet van 25 juli 1891 wordt ingevoerd.

Artikel 5.2° van het voorstel is een essentiële voorwaarde om de goede werking van een systeem van administratieve boetes te kunnen garanderen. De bijstand van de politie is inzonderheid nuttig ten aanzien van een overtreder die weigert zijn identiteit kenbaar te maken: zonder mededeling van die identiteit kan de ter zake bevoegde ambtenaar immers geen nuttige vaststellingen doen en is het opleggen van een administratieve boete hierdoor *de facto* uitgesloten. Eenzelfde bepaling werd met hetzelfde doel trouwens ook ingevoerd in artikel 64, § 3 van het bovenvermelde Vlaamse decreet van 20 april 2001 dat als rechtsbasis dient voor het besluit van de Vlaamse regering van 14 mei 2004 betreffende de exploitatie en de tarieven van de VVM.

élaborer à cet effet une procédure permettant au parquet d'utiliser sa prérogative constitutionnelle d'engager des poursuites pendant une certaine période, période durant laquelle la procédure administrative serait nécessairement suspendue, si l'on souhaite éviter une double sanction. Cela implique donc, par définition, un retard dans l'application de la peine, alors que l'objectif de la présente proposition de loi est précisément que la peine succède le plus rapidement possible à l'infraction.

La proposition prévoit également que les mineurs ayant atteint l'âge de seize ans accomplis au moment des faits sont civilement responsables.

Cette réglementation ne porte pas atteinte au principe selon lequel des dommages civils peuvent être réclamés à la suite de l'infraction.

Article 4

Cet article crée la possibilité de faire également constater les faits constituant des “infractions administratives” par des agents autres que ceux qui sont assermentés à la verbalisation de faits pénaux. La force probante des constatations effectuées par les agents non assermentés sera logiquement inférieure à celle des agents assermentés. Tant les membres du personnel qui constatent les infractions que ceux qui infligent des amendes administratives sont, sans exception, des membres du personnel statutaires assermentés, les deux fonctions (constatation d'infractions – imposition d'amendes administratives) étant strictement distinctes.

Article 5

Cet article constitue la conséquence logique de la renumérotation introduite par l'article 2 précité dans la loi du 25 juillet 1891.

L'article 5, 2°, de la proposition est une condition essentielle pour garantir le bon fonctionnement d'un système d'amendes administratives. L'assistance de la police est utile en particulier lorsqu'un contrevenant refuse de décliner son identité: en effet, s'il ne connaît pas l'identité du contrevenant, l'agent compétent ne peut pas effectuer de constatations utiles et ne peut dès lors pas *de facto* infliger une amende administrative. Une disposition similaire a d'ailleurs été introduite dans un même but dans l'article 64, § 3, du décret flamand précité du 20 avril 2001, qui sert de base juridique à l'arrêté du gouvernement flamand du 14 mai 2004 relatif à l'exploitation et aux tarifs de la VVM.

Artikel 6

Dit artikel is een onmisbare bepaling om te voorkomen dat administratieve boetes ten laste van minderjarigen geen enkel effect zouden hebben.

Artikel 7

Dit artikel wijzigt het bestaande artikel 15 van de wet van 25 juli 1891. Enerzijds wordt de maximale termijn om een persoon te doen weren uit de treinen en uit het spoorwegdomein verlengd tot zes maanden. Anderzijds wordt ook voorzien voor recidiverende zwartrijders (die op basis van huidig voorstel dus zouden worden bestraft met een administratieve boete) in de mogelijkheid tot het opleggen deze straf, precies omdat dergelijke inbreuken frequent blijken uit te monden in agressie (zie hoger). Een “trein- of stationsverbod” voor amper 15 dagen, zoals voorzien in de huidige versie van dit artikel heeft geen enkel effect: de gevangenisstraffen waarmee de geciteerde zware agressiegevallen vermeld uit het Strafwetboek worden bestraft, zijn immers langer dan de duur van voormeld toegangsverbod. Met andere woorden, deze bijkomende straf is reeds lang verstreken als een op basis van die strafbepalingen veroordeelde persoon terug vrijkomt... Het verbaast dus niet dat de huidige bepaling volledig dode letter is gebleven.

De laatste bepaling van het artikel 7 van het voorstel doet niets anders dan de oorspronkelijke maximumtermijn verdubbelen voor het verbod dat de rechter kan uitspreken krachtens artikel 15 van de wet van 25 juli 1891 ingeval van herhaling (de termijn van zes maanden wordt in vorig artikel van het voorstel immers gehanteerd als maximumtermijn voor een eerste verbod).

Artikelen 8 en 9

Deze artikelen creëren de mogelijkheid om een beroep aan te tekenen tegen een door de bevoegde ambtenaar genomen beslissing om een administratieve geldboete op te leggen. Het voorzien in een dergelijke beroepsmogelijkheid is een basisvoorwaarde om de vervanging van strafrechtelijke sancties door administratieve sancties in overeenstemming te houden met de Grondwet en het Europees Verdrag voor de bescherming van de Rechten van de Mens.

Door te verwijzen naar wetgeving met voldoende procedurele waarborgen, kunnen in de te nemen uitvoeringsbesluiten de vormvoorschriften voor het opleggen van de administratieve boete zelf beperkt worden

Article 6

Cet article est une disposition indispensable permettant d'éviter que les amendes administratives infligées à des mineurs restent sans effet.

Article 7

Cet article modifie l'actuel article 15 de la loi du 25 juillet 1891. D'une part, le délai maximum pour écarter une personne des trains et du domaine ferroviaire est porté à six mois. D'autre part, l'article prévoit également la possibilité d'infliger cette sanction aux resquilleurs récidivistes (qui, conformément à la présente proposition, encourraient donc une amende administrative), en raison précisément du fait que ce type d'infraction dégénère fréquemment en agression (voir *supra*). Interdire l'accès aux trains ou aux gares pendant 15 jours à peine, comme le prévoit cet article dans sa version actuelle, est sans effet: les peines d'emprisonnement qui sanctionnent les cas d'agression grave (cités) mentionnés dans le Code pénal ont en effet une durée plus longue que celle de l'interdiction d'accès précitée. En d'autres termes, cette sanction supplémentaire a expiré depuis longtemps lorsqu'une personne condamnée sur la base d'une de ces dispositions pénales est libérée. Il ne faut donc pas s'étonner que la disposition actuelle soit totalement restée lettre morte.

La dernière disposition de l'article 7 de la proposition ne fait rien d'autre que doubler le délai maximum initial de l'interdiction que le juge peut prononcer en vertu de l'article 15 de la loi du 25 juillet 1891 en cas de récidive (dans l'article précédent de la proposition, le délai de six mois fait en effet office de délai maximum pour une première interdiction)

Articles 8 et 9

Ces articles créent la possibilité de se pourvoir en appel d'une décision prise par l'agent compétent pour infliger une amende administrative. Prévoir pareil recours constitue une condition de base pour que le remplacement de sanctions pénales par des sanctions administratives soit conforme à la Constitution et à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

En renvoyant à une législation dotée de suffisamment de garanties procédurales, il est possible de limiter, dans les arrêtés d'exécution à prendre, les formalités pour infliger l'amende administrative proprement dite. Ces

gehouden. Deze beide bepalingen zullen de Koning dan ook toelaten om de nodige uitvoeringsbesluiten te doen kaderen in het streven van de regering om bijkomende administratieve lasten te voorkomen, waar mogelijk.

Inez DE CONINCK (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)

deux dispositions permettront dès lors au Roi d'intégrer les arrêtés d'exécution nécessaires dans la volonté du gouvernement d'éviter autant que faire se peut les charges administratives supplémentaires.

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

Artikel 7 **van** de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen, gewijzigd bij de wet van 21 maart 1991 wordt opgeheven.

Art. 3

Artikel 10 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 10. § 1. Onverminderd de bepalingen van het Strafwetboek, worden de inbreuken op deze wet, op de wet van 12 april 1835 rakende de tolrechten en de reglementen van politie nopens de ijzeren weg en op hun uitvoeringsbesluiten gestraft met een gevangenisstraf van acht tot veertien dagen en met een geldboete van 26 tot 200 euro, of met een van deze straffen alleen.

In geval van strafrechtelijke veroordeling wegens inbreuk op de artikelen 2, 3, 5 en 6, alsmede op de machtigingen verleend krachtens die artikelen, worden de overtreders, op vordering van het openbaar ministerie, veroordeeld tot het wegruimen, binnen een door het vonnis of arrest te bepalen termijn, van alle onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken, hoe ook genaamd. Bij gebrek aan wegruiming door de veroordeelde overtreder binnen de gestelde termijn, kan Infrabel de onwettig bestaande werken van ambtswege doen wegruimen op kosten van de overtreder en op louter vertoon van de voldane factuur van de uitgevoerde werken.

§ 2. De Koning kan echter bepalen op welke inbreuken vermeld in de uitvoeringsbesluiten de strafvordering niet kan worden ingesteld. Het strafbaar karakter vervalt in ieder geval voor de onregelmatigheden begaan in het reizigersverkeer die vermeld zijn in de artikelen 13, 14 en 15 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen. In deze laatste en door de Koning te bepalen andere gevallen stelt hij eveneens de procedure vast voor het opleggen van de administratieve geldboetes en voor hun invordering bij dwangbevel.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'article 7 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer, modifié par la loi du 21 mars 1991, est abrogé.

Art. 3

L'article 10 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 10. § 1^{er}. Sans préjudice des dispositions du Code pénal, les infractions à la présente loi, à la loi du 12 avril 1835 concernant les péages et les règlements de police sur les chemins de fer et à leurs arrêtés d'exécution, sont punies d'une peine d'emprisonnement de huit à quatorze jours et d'une amende de 26 à 200 euros, ou d'une de ces peines seulement.

En cas de condamnation pénale pour infraction aux articles 2, 3, 5 et 6, ainsi qu'aux autorisations accordées en vertu de ces articles, les contrevenants seront, sur réquisition du ministère public, condamnés à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement ou l'arrêt, les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis. Si le contrevenant ne s'exécute pas dans les délais impartis, Infrabel peut faire procéder à la suppression d'office des ouvrages illicites aux frais de celui-ci et sur simple présentation de la facture acquittée relative aux travaux effectués.

§ 2. Le Roi peut toutefois définir les infractions mentionnées dans les arrêtés d'exécution pour lesquelles l'action publique ne peut être mise en mouvement. Le caractère punissable disparaît en tout état de cause pour les irrégularités commises dans le trafic de voyageurs et mentionnées aux articles 13, 14 et 15 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Dans ce dernier cas et dans les autres cas à définir par le Roi, Il fixe également la procédure relative à l'infliction d'amendes administratives et à leur récupération par contrainte.

Deze administratieve geldboete kan eveneens worden opgelegd aan minderjarigen die op het tijdstip van de feiten, de volle leeftijd van 16 jaar hebben bereikt.

Bij vaststelling van de onregelmatigheden begaan in het reizigersverkeer als bedoeld in het eerste lid is in beginsel een administratieve geldboete verschuldigd die drie maal het tarief bedraagt dat verschuldigd is indien de reiziger in het bezit was van een geldig vervoerbewijs. In de andere gevallen, bepaalt de Koning het bedrag van de administratieve geldboete die in geen geval hoger mag zijn dan 500 euro. Het bedrag van de administratieve geldboete dient door de Koning bepaald met dien verstande dat het bedrag proportioneel blijft en in functie van de zwaarwichtigheid van de feiten.

De dwangbevelen worden op kosten van de overtreder betekend bij gerechtsdeurwaardersexploot met bevel tot betaling.

De Koning wijst, op voorstel van de minister van Mobiliteit en Vervoer, de personeelsleden aan die de administratieve geldboetes kunnen opleggen, de dwangbevelen uitvaardigen en laten uitvoeren. Voor onregelmatigheden in het reizigersverkeer maken deze personeelsleden deel uit van het personeel van de NMBS.

Hij zorgt voor voldoende aanwijzingen van personeelsleden zodat aan de behoeften inzake het opleggen van de administratieve geldboete kan worden voldaan.

Het opleggen van de administratieve geldboete en de vaststelling van het uiteindelijke bedrag kan alleen worden voorgesteld door de personeelsleden die de feiten hebben vastgesteld.

De Koning bepaalt de begunstigde en de bestemming van de geïnde administratieve geldboetes.

§ 3. De inbreuken die met toepassing van paragraaf 2 bij middel van een administratieve geldboete kunnen worden beteugeld, kunnen niet meer het voorwerp uitmaken van een strafvordering, tenzij de feiten eveneens strafbaar zijn op grond van het Strafwetboek of andere strafrechtelijke bepalingen. Bij het instellen van de strafvordering vervalt de mogelijkheid tot het opleggen van een administratieve geldboete.

§ 4. Het origineel van het gerechtelijk proces-verbaal waarbij een inbreuk bedoeld in paragraaf 1 is vastgesteld, wordt toegezonden aan de procureur des Konings van het gerechtelijk arrondissement waar de inbreuk heeft plaatsgevonden.

Ces amendes administratives pourront également être infligées aux mineurs ayant atteint l'âge de 16 ans accomplis au moment des faits.

Si des irrégularités commises dans le trafic de voyageurs et visées à l'alinéa 1^{er} sont constatées, le voyageur sera en principe redevable d'une amende administrative correspondant au triple du montant dû s'il avait été en possession d'un titre de transport valide. Dans les autres cas, le Roi fixe le montant de l'amende administrative, qui ne pourra en aucun cas excéder 500 euros. Le montant de l'amende administrative doit être fixé par le Roi étant entendu que ce montant reste proportionnel et en rapport avec la gravité des faits.

Les contraintes sont signifiées par exploit d'huissier de justice aux frais du contrevenant, avec commandement de payer.

Le Roi désigne, sur proposition du ministre de la Mobilité et des Transports, les membres du personnel qui pourront infliger les amendes administratives, décerner les contraintes et les faire exécuter. Pour les irrégularités au niveau du trafic de voyageurs, ces membres du personnel font partie du personnel de la SNCB.

Il veille à désigner suffisamment de membres du personnel de manière à répondre aux besoins liés à l'application d'amendes administratives.

Seuls les membres du personnel ayant constaté les faits pourront proposer l'application d'amendes administratives et la fixation du montant définitif.

Le Roi définit le bénéficiaire et l'affectation des amendes administratives perçues.

§ 3. Les infractions qui, en application du paragraphe 2, peuvent être réprimées par des amendes administratives, ne peuvent plus faire l'objet d'une action publique, sauf si les faits sont également punissables conformément au Code pénal ou à d'autres dispositions pénales. L'exercice de l'action publique annihile la possibilité d'infliger une amende administrative.

§ 4. L'original du procès-verbal judiciaire constatant une infraction visée au paragraphe 1^{er} est transmis au procureur du Roi de l'arrondissement judiciaire dans lequel elle a été commise.

Wanneer een inbreuk met toepassing van artikel 10, § 2 betoegeld wordt met een administratieve geldboete, wordt geen gerechtelijk proces-verbaal opgemaakt, maar een administratief verslag dat onverwijld toegezonden wordt aan het personeelslid van de betrokken vennootschap, dat bevoegd is om een administratieve geldboete voor die inbreuk op te leggen. Gebeuren die administratieve vaststellingen door een beëdigd ambtenaar, dan gelden die administratieve vaststellingen eveneens tot bewijs van het tegendeel.

§ 5. Het personeelslid van de belanghebbende vennootschap, bevoegd voor het opleggen van een administratieve geldboete, beschikt over een termijn van 60 kalenderdagen om de administratieve geldboete op te leggen, zelfs ingeval de overtreder zijn recht van verdediging wenst uit te oefenen.

De termijn van 60 kalenderdagen neemt een aanvang de dag van verzending van de vaststelling van de inbreuk die tot een administratieve geldboete aanleiding kan geven.

§ 6. De beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete heeft uitvoerbare kracht na het verstrijken van een termijn van 30 kalenderdagen vanaf zijn kennisgeving aan de overtreder, behoudens een tijdig beroep op het recht op verdediging door de overtreder in overeenstemming met paragraaf 7.

§ 7. De overtreder kan zijn recht op verdediging uitoefenen bij aangetekend schrijven in te dienen bij het door de Koning aangewezen personeelslid van de vennootschap die volgens de aard van de inbreuk bevoegd is. Het aangewezen personeelslid kan die bevoegdheid delegeren aan een ander personeelslid onder verplichting daarvan kennis te geven aan de FOD Mobiliteit en Vervoer.

Indien de beslissing wordt genomen ten opzichte van de minderjarige die de volle leeftijd heeft bereikt van 16 jaar op het ogenblik van de feiten, staat de procedure voor de uitoefening van het recht op verdediging tevens open voor de persoon die voor de overtreder burgerrechtelijk aansprakelijk is."

Art. 4

In diezelfde wet wordt een artikel 10/1 ingevoegd, luidende:

"Art. 10/1. § 1. De door de Koning aangewezen en te dien einde beëdigde personeelsleden van NMBS en van Infrabel zien toe op de naleving van deze wet, van de wet van 12 april 1835 rakende de tolrechten en de

Lorsqu'en application de l'article 10, § 2, une infraction est réprimée par une amende administrative, il n'est pas dressé de procès-verbal judiciaire mais un rapport administratif, lequel est transmis sans délai au membre du personnel de la société concernée qui est compétent pour infliger une amende administrative pour l'infraction concernée. Lorsque les constatations administratives sont effectuées par un agent assermenté, ils sont également valables jusqu'à preuve du contraire.

§ 5. Le membre du personnel de la société concernée qui est compétent pour infliger une amende administrative dispose d'un délai de 60 jours civils pour infliger l'amende administrative, même lorsque le contrevenant souhaite exercer son droit de défense.

Le délai de 60 jours civils prend cours le jour de l'envoi de la constatation de l'infraction pouvant donner lieu à une amende administrative.

§ 6. La décision d'infliger une amende administrative est exécutoire à l'expiration d'un délai de 30 jours civils à compter de la notification au contrevenant, sauf si, conformément au paragraphe 7, ce dernier a invoqué son droit à la défense dans les délais impartis.

§ 7. Le contrevenant peut exercer son droit à la défense en adressant un courrier recommandé au membre du personnel de la société compétente eu égard à la nature de l'infraction désigné par le Roi. Le membre du personnel désigné peut déléguer cette compétence à un autre membre du personnel avec l'obligation d'en aviser le SPF Mobilité et Transports.

Si la décision est prise à l'égard d'un mineur ayant atteint l'âge de 16 ans accomplis au moment des faits, la procédure relative à l'exercice du droit de défense est également ouverte à la personne qui est civilement responsable du contrevenant."

Art. 4

Dans la même loi, il est inséré un article 10/1 rédigé comme suit:

"Art. 10/1. § 1^{er}. Les membres du personnel de la SNCB et d'Infrabel désignés par le Roi et assermentés à cette fin sont chargés de veiller au respect de la présente loi, de la loi du 12 avril 1835 concernant les

reglementen van politie nopens de ijzeren weg en van hun uitvoeringsbesluiten.

De leden van de interne bewakingsdienst van de NMBS en de contractuele personeelsleden kunnen te dien einde niet worden beëdigd.

De in het eerste lid bedoelde personeelsleden leggen voor de rechtbank van eerste aanleg van het arrondissement van hun werkzetel volgende eed af: "Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk en het mij toegekend ambt trouw waar te nemen".

De feiten die een inbreuk uitmaken op genoemde wetten en uitvoeringsbesluiten moeten door de in het eerste lid bedoelde personeelsleden worden vastgesteld bij gerechtelijk proces-verbaal dat geldt tot bewijs van het tegendeel. Dezelfde personeelsleden zijn eveneens bevoegd om administratieve verslagen op te stellen voor inbreuken die tot een administratieve geldboete maar niet tot strafvervolgning aanleiding kunnen geven.

Indien de in het eerste lid bedoelde personeelsleden naar aanleiding van de uitoefening van hun bevoegdheden, kennis krijgen van andere misdrijven, lichten zij de bevoegde politiediensten hiervan onmiddellijk in.

§ 2. Onverminderd de bevoegdheden van de gerechtelijke overheden, zijn alle in paragraaf 1 bedoelde personeelsleden onderworpen aan het toezicht en het gezag van de door de Koning aangewezen en te dien einde beëdigde personeelsleden, die deel uitmaken van de dienst van NMBS bevoegd voor de coördinatie van de veiligheids- en de bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen. Op laatstgenoemde personeelsleden zijn de bepalingen van § 1, tweede en derde lid van toepassing."

Art. 5

In artikel 11 van dezelfde wet, vervangen bij de wet van 3 mei 1999, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het eerste lid worden de woorden "artikel 10" telkens vervangen door de woorden "artikel 10/1";

2° het artikel wordt aangevuld met een tweede lid, luidende:

"De personeelsleden bedoeld in artikel 10/1 kunnen tevens de bijstand vorderen van de lokale en de federale politie."

péages et les règlements de police sur les chemins de fer et de leurs arrêtés d'exécution.

Les membres des services internes de gardiennage de la SNCB et les membres du personnel contractuel ne peuvent pas être assermentés à cette fin.

Les membres du personnel visés à l'alinéa 1^{er} prêtent le serment suivant devant le tribunal de première instance de l'arrondissement de leur siège de travail: "Je jure fidélité au Roi, obéissance à la Constitution et aux lois du peuple belge, et de remplir fidèlement les fonctions qui me seront conférées".

Les faits constitutifs d'une infraction aux lois précitées et à leurs arrêtés d'exécution doivent être constatés par les membres du personnel visés à l'alinéa 1^{er} dans un procès-verbal valable jusqu'à preuve du contraire. Ces membres du personnel sont également habilités à établir les rapports administratifs relatifs aux infractions qui peuvent être sanctionnées par une amende administrative mais ne peuvent pas faire l'objet de poursuites pénales.

Les membres du personnel visés à l'alinéa 1^{er} informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs attributions.

§ 2. Sans préjudice des compétences des autorités judiciaires, tous les membres du personnel visés au § 1^{er} sont soumis à la surveillance et à l'autorité des membres du personnel désignés par le Roi et assermentés à cette fin du service de la SNCB compétent pour la coordination des activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire. Les dispositions du § 1^{er}, alinéa 2 et 3, s'appliquent auxdits membres du personnel."

Art. 5

Dans l'article 11 de la même loi, remplacé par la loi du 3 mai 1999, les modifications suivantes sont apportées:

1° dans l'alinéa 1^{er}, les mots "l'article 10" sont chaque fois remplacés par les mots "l'article 10/1";

2° l'article est complété par un alinéa 2 rédigé comme suit:

"Les agents visés à l'article 10/1 peuvent également requérir l'assistance de la police locale et fédérale."

Art. 6

Artikel 13 van dezelfde wet, opgeheven bij de wet van 3 mei 1999, wordt hersteld in de volgende lezing:

“Art. 13. De vader, de moeder, de voogden of de personen die het gezag over de minderjarige uitoefenen zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de administratieve of strafrechtelijke geldboetes, bedoeld bij artikel 10, die wordt opgelegd ten laste van deze minderjarigen.”.

Art. 7

Artikel 15 van dezelfde wet wordt vervangen als volgt:

“Art. 15. Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen, kan de rechter de toegang tot het geheel van de exploitaties van NMBS, Infrabel of een of meer spoorwegondernemingen ontzeggen, voor een periode van uiterlijk 15 dagen, aan de persoon die schuldig wordt bevonden aan een inbreuk op de artikelen 327 tot 330, op de artikelen 372 tot 378, 379 tot 382^{ter} en 383 tot 389, op een der artikelen van Boek II, Titel VIII, of op de artikelen 461, 463 en 466 tot 476, evenals 510 tot 520 van het Strafwetboek, gepleegd in een trein, een station of aanhorigheid van deze.

Dit gerechtelijk toegangsverbod is verplicht wanneer de rechter een hoofdstraf oplegt, die een effectieve gevangenisstraf of een geldboete van tenminste 500 euro omvat.

In geval van herhaling bedraagt de duur van het verbod uiterlijk 60 kalenderdagen. Er is herhaling wanneer, binnen het jaar nadat een strafrechtelijke veroordeling als bedoeld in het eerste lid in kracht van gewijsde is gegaan, de overtreder een nieuw misdrijf als bedoeld in datzelfde lid heeft gepleegd en daarvoor definitief veroordeeld is.

Het openbaar ministerie bij het rechtscollege dat het gerechtelijk toegangsverbod heeft opgelegd, geeft van deze beslissing, zodra zij in kracht van gewijsde is gegaan en het verbod dienvolgens aanvangt, kennis aan de bevoegde dienst van NMBS die waakt over de naleving van dit verbod.”.

22 september 2015

Inez DE CONINCK (N-VA)
Wouter RASKIN (N-VA)

Art. 6

L'article 13 de la même loi, abrogé par la loi du 3 mai 1999, est rétabli dans la rédaction suivante:

“Art. 13. Les père et mère, tuteurs ou personnes qui exercent l'autorité sur le mineur sont civilement responsables du paiement des amendes administratives ou pénales, visées à l'article 10, infligées à ce mineur.”.

Art. 7

L'article 15 de la même loi est remplacé par ce qui suit:

“Art. 15. Sans préjudice des peines principales prévues par la loi, le juge peut interdire l'accès à l'ensemble des exploitations de la SNCB, d'infrabel ou d'une ou plusieurs sociétés ferroviaires, pour une période de maximum 15 jours, à une personne déclarée coupable d'une infraction aux articles 327 à 330, aux articles 372 à 378, 379 à 382^{ter} et 383 à 389, à un des articles du Livre II, Titre VIII, ou aux articles 461, 463 et 466 à 476, ainsi qu'aux articles 510 à 520 du Code pénal, commise dans un train, une gare ou une de ses dépendances.

Cette interdiction judiciaire d'accès est obligatoire lorsque le juge inflige une peine principale qui comporte un emprisonnement effectif ou une amende d'au moins 500 euros.

En cas de récidive, la durée de l'interdiction s'élève à maximum 60 jours civils. Il y a récidive lorsque, dans l'année suivant la date à laquelle une condamnation pénale visée à l'alinéa 1^{er} est passée en force de chose jugée, le contrevenant a commis une nouvelle infraction telle que visée au même alinéa et pour laquelle il a été définitivement condamné.

Dès qu'elle sera passée en force de chose jugée et que l'interdiction aura pris cours, le ministère public près la juridiction qui a prononcé l'interdiction judiciaire d'accès notifie la décision au service compétent de la SNCB, qui veille au respect de cette interdiction.”.

22 septembre 2015