

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

8 oktober 2015

WETSVOORSTEL

**tot het garanderen van de publieke
dienstverlening voor het binnenlandse
reizigersvervoer per spoor**

(ingediend door mevrouw Inez De Coninck)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

8 octobre 2015

PROPOSITION DE LOI

**visant à garantir le service public
dans le cadre du transport ferroviaire
intérieur de voyageurs**

(déposée par Mme Inez De Coninck)

SAMENVATTING

Dit wetsvoorstel wil een minimale dienstverlening voor het binnenlandse reizigersvervoer garanderen. Het bepaalt dat op weekdagen in de spitsuren 60 procent of meer van alle treinen moet rijden, ook bij treinstakingen. Buiten deze uren regelt het voorstel een minimale bezetting van 40 procent van alle treinen. Het voorstel laat de concrete uitwerking over aan de operationele leiding van de verschillende spoorwegondernemingen.

RÉSUMÉ

Cette proposition de loi vise à garantir un service minimum pour le transport intérieur de voyageurs. Elle prévoit que pendant les jours de semaine, au moins 60 pour cent des trains devront rouler aux heures de pointe, même en cas de grève des chemins de fer. En dehors de ces heures, la proposition de loi prévoit une mise en service minimale de 40 pour cent de l'ensemble des trains. Elle confie la réalisation concrète de cet objectif à la direction opérationnelle des différentes entreprises ferroviaires.

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
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
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,

Het reizigersvervoer per spoor is een belangrijk mobiliteitsmiddel. De overheid stimuleert doelbewust haar burgers om zich te verplaatsen met de trein. Daarom investeert de overheid jaarlijks circa 3 000 000 000 euro belastinggeld in de spoorwegoperator NMBS, infrastructuurbeheerder Infrabel en HR Rail. Dagelijks vervoeren de nationale spoorwegen honderdduizenden reizigers naar hun bestemming. Dit maakt van de publieke dienstverlening per spoor een enorm belangrijke steunpilaar van het economisch weefsel van Vlaanderen, Wallonië en Brussel. Vele werknemers, leerlingen, toeristen, enzovoort zijn afhankelijk van de publieke dienstverlening van de NMBS. Een staking betekent een enorm verlies aan welvaart voor de hele maatschappij, zowel voor de werkgever als de werknemer.

Ondanks die cruciale rol wordt publieke dienstverlening op het spoor reeds jaren geplaagd door allerlei stakingen. Je bent als treinreiziger geen onderdeel van het interne sociale overleg. Het succes of het falen van het sociaal overleg binnen de NMBS is volstrekt onafhankelijk van de treinreizigers. De treinreiziger heeft géén enkel middel om het sociaal conflict te verhelpen. Daarom is het onbegrijpelijk dat de treinreiziger er wel de dupe van is.

Tot op heden heeft de NMBS een monopolie op het binnenlands reizigersvervoer per spoor. Dit monopolie heeft een pervers effect. Het is duidelijk dat men de frustratie van de treinreizigers gebruikt als middel om de directie en de politiek tot toegiften te dwingen. Het gebrek aan concurrentie maakt van de NMBS-reizigers een krachtig chantagemiddel. Je hebt als reiziger géén alternatieve spoorwegoperator om te kiezen in geval je NMBS-trein niet rijdt door een staking. Dit maakt van een treinstaking bij de NMBS een zeer effectief middel in een sociaal conflict. Daarom moet je als werknemersorganisatie met het stakingswapen omgaan als een voorzichtig en bedachtzaam mens. Een staking moet werkelijk het middel van de laatste kans zijn. Dit is in het bijzonder het geval wanneer de veroorzaakte schade niet in verhouding staat tot het voordeel dat de houder van dat recht beoogt of verkregen heeft.

Het verleden kent een precedent waarbij werd bepaald dat het nadeel van de staking niet in verhouding stond tot het beoogde voordeel. Op 4 december 1999 vond het huwelijk plaats van prins Filip en Mathilde. Speciaal voor dat evenement had de NMBS 400 000 tickets afgeleverd. Op diezelfde dag dreigde een vakbond op te

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le transport de voyageurs par rail joue un rôle capital dans le cadre de la mobilité. Les pouvoirs publics encouragent résolument les citoyens à se déplacer en train. Ils investissent à cet effet environ 3 000 000 d'euros d'argent public par an dans l'opérateur ferroviaire SNCB, dans le gestionnaire de l'infrastructure Infrabel et dans HR Rail. Chaque jour, les chemins de fer nationaux acheminent des centaines de milliers de voyageurs jusqu'à leur destination, ce qui fait du service public ferroviaire un pilier extrêmement important du tissu économique flamand, wallon et bruxellois. De nombreux travailleurs, élèves, touristes, etc. dépendent du service public de la SNCB. Les grèves entraînent une perte de richesse considérable pour l'ensemble de la société, tant pour l'employeur que pour le travailleur.

Or, malgré son importance cruciale, cela fait des années que le service public ferroviaire est confronté à toutes sortes de grèves. Les personnes qui voyagent en train ne sont pas associées à la concertation sociale interne, dont le succès ou l'échec est totalement indépendant de leur volonté. Elles n'ont aucun moyen de résoudre le conflit social. Il est dès lors incompréhensible qu'elles fassent les frais de cette situation.

La SNCB bénéficie jusqu'à présent d'un monopole en matière de transport national de voyageurs par chemin de fer. Ce monopole a un effet pervers. Il est clair que l'on se sert de la frustration des voyageurs pour contraindre la direction et les politiques à faire des concessions. Faute de concurrence, les voyageurs de la SNCB constituent un puissant moyen de chantage. Le voyageur ne peut opter pour un opérateur ferroviaire alternatif lorsque son train SNCB ne roule pas pour cause de grève. Une grève des trains à la SNCB constitue dès lors un moyen très efficace dans le cadre d'un conflit social. Aussi l'organisation représentative des travailleurs doit-elle user de l'arme de la grève avec prudence et circonspection. La grève doit réellement être le moyen de la dernière chance. Il en est plus particulièrement ainsi lorsque le préjudice occasionné n'est pas proportionnel à l'avantage visé ou obtenu par le titulaire de ce droit.

On a connaissance d'un précédent, par le passé, dans lequel il a été considéré que le préjudice de la grève n'était pas proportionnel à l'objectif visé. Le prince Philippe et Mathilde se sont mariés le 4 décembre 1999. La SNCB avait vendu 400 000 billets spécialement pour cet événement. Le même jour, un syndicat menaçait de

roepen om te staken. De NMBS stuurde daarom in alle gerechtelijke arrondissementen op hetzelfde ogenblik advocaten om de staking te verbieden. De NMBS kreeg in een meerderheid van de arrondissementen gelijk, en de Luikse rechtbank deed een gerechtelijke uitspraak dat zich niet beperkte zijn het eigen arrondissement¹.

Het is hoogst twijfelachtig of de (recente) stakingen bij de NMBS aan de bovenvermelde voorwaarde voldoen. Een staking schaadt immers de belangen van de hele samenleving, de overheid en het bedrijfsleven. De voordelen uit de staking voor het beperkt aantal stakers zijn vaak gering of zelfs onbestaande. Bovendien is het in de nabije geschiedenis steeds bewezen dat vele stakingen géén draagvlak hebben bij een meerderheid van de personeelsleden bij de spoorwegen. Cijfers tonen aan dat de deelname aan stakingen bij de spoorwegen vaak minder dan de helft van het aantal personeelsleden bedraagt. Bijgevolg berokkent een staking ook onderling tussen de personeelsleden schade. Sommige personeelsleden van de NMBS-groep nemen doelbewust een dag verlof. Zij worden soms verhinderd om aan de slag te gaan, om noodgedwongen 'solidair' te zijn met de staking. Dit zijn praktijken die niet rijmen met het recht op staken.

In geval van een staking bij de spoorwegen ben je vaak verplicht een alternatief vervoersmiddel te kiezen. Dit is vaak de auto, de bus, de tram enzovoort. De zwaksten in de maatschappij worden het hardst getroffen door een staking. Zij en andere reizigers hebben soms géén alternatief voor de trein. Deze reizigers zijn dan vaak genooddaakt om een dag verlof te nemen voor het werk, afwezig te blijven op school of hun activiteiten te annuleren. Dit schaadt het vertrouwen in de publieke dienstverlening van de spoorwegen. Hierdoor keren vele reizigers zich af van de spoorwegen en kiezen permanent voor een ander vervoersmiddel. Deze tendens ondermijnt de inspanningen van de overheid om méér mensen te doen kiezen voor het openbaar vervoer.

Om die verschillende redenen streeft het Federaal regeerakkoord naar de invoering van een gegarandeerde dienst in geval van staking bij beide bedrijven na sociaal overleg². Het sociaal overleg heeft een redelijke termijn gekregen om hierover een akkoord te bereiken. Er zijn twaalf maanden voorbij gegaan zonder enig concreet resultaat uit het sociaal overleg.

lancer un appel à la grève. La SNCB a dès lors envoyé des avocats simultanément dans tous les arrondissements judiciaires afin de faire interdire la grève. La SNCB a obtenu gain de cause dans la plupart des arrondissements et le tribunal de Liège a rendu une décision ne se limitant pas à son propre arrondissement¹.

Il est très peu probable que les grèves (récentes) à la SNCB répondent aux conditions précitées. Une grève porte en effet préjudice aux intérêts de l'ensemble de la société, des autorités et de l'économie. Les avantages découlant de la grève pour un nombre limité de grévistes sont souvent faibles voire inexistants. En outre, il a toujours été attesté dans l'histoire récente que de nombreuses grèves ne sont pas soutenues par une majorité des agents des chemins de fer. Il ressort de chiffres que la participation aux grèves dans les chemins de fer ne dépasse souvent pas la moitié du personnel. Une grève est dès lors également préjudiciable aux relations entre les membres du personnel. Certains agents du groupe SNCB prennent sciemment un jour de congé. Ils sont quelquefois empêchés de travailler et donc forcés d'être "solidaires" avec les grévistes. Ces pratiques sont inconciliables avec le droit de grève.

En cas de grève dans les chemins de fer, on est souvent contraint d'opter pour un moyen de transport alternatif. C'est souvent la voiture, le bus, le tram, etc. Les plus vulnérables dans la société sont les plus durement touchés par une grève. Eux, ainsi que d'autres voyageurs, n'ont parfois pas d'alternative au train. Ces voyageurs sont alors souvent forcés de demander un jour de congé à leur employeur, de ne pas se rendre à l'école ou d'annuler leurs activités. Cela ébranle la confiance dans le service public des chemins de fer. Beaucoup de voyageurs se détournent ainsi des chemins de fer et optent de façon permanente pour un autre moyen de transport. Cette tendance sape les efforts des pouvoirs publics visant à convaincre davantage de personnes à utiliser les transports en commun.

C'est pour ces différentes raisons que l'accord de gouvernement fédéral vise à l'instauration d'un service garanti en cas de grève dans les deux entreprises, en concertation avec les partenaires sociaux². Ceux-ci ont bénéficié d'un délai raisonnable pour aboutir à un accord sur cette question. Douze mois se sont écoulés sans que la concertation sociale débouche sur le moindre résultat concret.

¹ Sociaalrechtelijke Kronieken, 2000, septembernummer.

² Federaal regeerakkoord 9 oktober 2014, p. 145.

¹ Chronique de droit social, 2000, septembre.

² Accord de gouvernement fédéral du 9 octobre 2014, p. 145.

De indienster van dit wetsvoorstel wil de afspraken in het federaal regeerakkoord uitvoeren. Door een gegarandeerde dienstverlening in te voeren bij de NMBS wil zij het vertrouwen van de reizigers in de publieke dienstverlening herstellen. Door dit wetsvoorstel wordt een staking in de publieke dienstverlening per spoor niet verboden. Het recht op staken is immers een fundamenteel onderdeel van het democratische systeem. Daartegenover tracht het wetsvoorstel de belangen van de stakingsbereidwillige werknemers te rijmen met de belangen van de reizigers en de gehele samenleving die nood heeft aan een betrouwbare dienstverlening.

Het wetsvoorstel bepaalt dat 60 procent of meer van alle treinen op weekdagen in de spitsuren moet rijden. Buiten deze uren regelt het wetsvoorstel een bezetting van 40 procent of meer van alle treinen. Het voorstel laat de concrete uitwerking over aan de operationele leiding van de verschillende spoorwegondernemingen. Treinen in beweging tijdens de start van de staking zetten hun traject voort tot de uiteindelijke bestemming. Het vrije verkeer van het goederenvervoer van gevaarlijke en radioactieve stoffen wordt gewaarborgd. Er wordt géén afbreuk gedaan aan de veiligheid. Het treinverkeer dat rijdt volgens de regels van de gegarandeerde dienstverlening moet dezelfde mate van exploitatieveiligheid bieden als de normale dienstverlening.

Nous visons dès lors à exécuter ce qui est prévu dans l'accord de gouvernement fédéral. En instaurant un service garanti à la SNCB, nous voulons restaurer la confiance des voyageurs dans le service public. La présente proposition de loi n'interdit pas la grève dans le service public ferroviaire. Le droit de grève est en effet un élément fondamental du système démocratique. Par contre, elle vise à concilier les intérêts des travailleurs favorables à la grève avec ceux des voyageurs et de l'ensemble de la société qui a besoin d'un service public fiable.

La présente proposition de loi dispose que 60 % ou plus de tous les trains doivent rouler les jours de semaine aux heures de pointe. En dehors de ces heures, nous prévoyons une mise en service de 40 % ou plus de l'ensemble des trains. La proposition confie l'élaboration concrète du dispositif à la direction opérationnelle des différentes entreprises ferroviaires. Les trains en mouvement au début de la grève poursuivront leur trajet jusqu'à la destination finale. La libre circulation des transports de matières dangereuses et radioactives sera garantie. Il ne sera pas porté atteinte à la sécurité. Le trafic ferroviaire roulant selon les règles du service garanti doit offrir le même degré de sécurité d'exploitation que le service normal.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING**HOOFDSTUK 2****Definities****Artikel 2**

Dit artikel behandelt de verschillende definities van de begrippen “spoorweginfrastructuurbeheerder”, “spoorwegonderneming”, “Exploitant van een dienstvoorziening”, “spoorwegvervoerdienst”, “dienstregeling” en “spitsuren”.

HOOFDSTUK 3**Toepassingsgebied****Artikel 3**

Dit artikel bepaalt waarop het wetsvoorstel niet van toepassing is:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en aanhorigheden;

2° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter en aanhorigheden.

HOOFDSTUK 4**Waarborgen van minimale spoorwegvervoerdienst****Artikel 4**

In dit artikel worden de verschillende modaliteiten opgesomd die het wetsvoorstel wil waarborgen. Zestig (60) procent of meer van het treinverkeer volgens de normale uurregeling tijdens weekdagen in de spitsuren. Veertig (40) procent of meer van het treinverkeer volgens de normale uurregeling buiten de spitsuren op weekdagen. Treinen in beweging zetten hun normale traject voort tot hun uiteindelijke bestemming. Het vrije verkeer voor het goederenvervoer per spoor van gevaarlijke of radioactieve stoffen wordt gewaarborgd.

Artikel 5

Dit artikel beschrijft de beslissingsprocedure en de instanties die instaan voor het bepalen van welke diensten en modaliteiten die noodzakelijk zijn om het

COMMENTAIRE DES ARTICLES**CHAPITRE 2****Définitions****Article 2**

Cet article définit les notions de “gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire”, d’“entreprise ferroviaire”, d’“exploitant d’installation de service”, de “service de transport ferroviaire”, d’“horaire de service” et d’“heures de pointe”.

CHAPITRE 3**Champ d’application****Article 3**

Cet article précise ce qui ne relève pas du champ d’application de la proposition de loi:

1° les infrastructures ferroviaires privées et leurs dépendances;

2° les chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique et leurs dépendances.

CHAPITRE 4**Garanties de service minimum de transport ferroviaire****Article 4**

Cet article énumère les différentes modalités que la proposition de loi entend garantir. Au moins soixante (60) pour cent du trafic ferroviaire suivant l’horaire normal pendant les heures de pointe les jours de semaine. Au moins quarante (40) pour cent du trafic ferroviaire suivant l’horaire normal en dehors de ces périodes. Les trains en mouvement poursuivent leur trajet normal jusqu’à leur destination finale. La libre circulation des convois de transport ferroviaire de marchandises dangereuses ou de substances radioactives est garantie.

Article 5

Cet article définit la procédure de décision et désigne les instances chargées de déterminer quels sont les services et modalités nécessaires pour garantir la sécurité

treinverkeer bedoeld in artikel 4 op een veilige, vlotte en onder normale omstandigheden te organiseren. Aanvullend somt het artikel enkele diensten op die zeker deel uitmaken van de dienst.

Artikel 6

In dit artikel wordt de te procedure volgen beschreven die van toepassing is indien de instanties beschreven in artikel 5 na 1 jaar niet in staat bleken de modaliteiten en de noodzakelijke diensten van de dienst te bepalen.

Artikel 7

Het artikel bepaalt dat de politiediensten instaan voor de bewaking van de spoorweginfrastructuur die nodig is voor het vrije verkeer van treinen zoals beschreven in artikel 4.

Artikel 8

Artikel 8 van deze wet legt de hoogte van de geldboetes en duurtijd van de gevangenisstraffen vast voor diegenen die een inbreuk plegen tegen deze wet.

Inez DE CONINCK (N-VA)

et la fluidité de la circulation ferroviaire visée à l'article 4 et pour assurer que celle-ci soit organisée dans des conditions normales. L'article énumère encore plusieurs services qui sont certainement concernés.

Article 6

Cet article décrit la procédure à suivre lorsqu'il s'avère qu'après un an, les instances visées à l'article 5 n'ont pas été en mesure de définir les modalités et les services nécessaires.

Article 7

Cet article prévoit que les services de police assurent la surveillance de l'infrastructure ferroviaire nécessaire pour garantir la libre circulation des trains visée à l'article 4.

Article 8

Cet article fixe le montant des amendes et la durée des peines d'emprisonnement encourues par les personnes qui contreviendront à la future loi.

WETSVOORSTEL**HOOFDSTUK 1****Algemene bepaling****Artikel 1**

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

HOOFDSTUK 2**Definities****Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder:

1° “spoorweginfrastructuurbeheerder”: elke instantie of onderneming die in het bijzonder voor de totstandbrenging en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur verantwoordelijk is. Dit kan tevens het beheer omvatten van de systemen voor controle en veiligheid van de infrastructuur. De functies van de infrastructuurbeheerder van een netwerk of deel van een netwerk kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

2° “spoorwegonderneming”: iedere publiek- of privaatrechtelijke onderneming die in het bezit is van een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese regelgeving en waarvan de voornaamste activiteit bestaat in het verlenen van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of voor reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend tractie leveren;

3° “exploitant van een dienstvoorziening”: iedere publieke of privaatrechtelijke entiteit die verantwoordelijk is voor het beheer van één of meer dienstvoorzieningen of voor het verrichten van één of meer diensten voor spoorwegondernemingen als bedoeld in bijlage 1, punten 2, 3 en 4, van de wet van 30 augustus 2013 houdende Spoorcodex;

4° “spoorwegvervoerdienst”: elk nationaal of internationaal vervoer van reizigers of van goederen of elk nationaal of internationaal gecombineerd vervoer van goederen;

5° “dienstregeling”: de gegevens over alle geprogrammeerde bewegingen van treinen en rollend materieel

PROPOSITION DE LOI**CHAPITRE 1^{ER}****Disposition generale****Article 1^{er}**

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

CHAPITRE 2**Definitions****Art. 2**

Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par:

1° “gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire”: tout organisme ou toute entreprise chargés en particulier de l'établissement et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire. Ceci peut également inclure la gestion des systèmes de contrôle et de sécurité de l'infrastructure. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;

2° “entreprise ferroviaire”: toute entreprise à statut privé ou public et titulaire d'une licence conformément à la législation européenne applicable, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise; ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction;

3° “exploitant d'installation de service”: toute entité publique ou privée chargée de gérer une ou plusieurs installations de service ou de fournir à des entreprises ferroviaires un ou plusieurs des services visés à l'annexe 1^{re}, points 2, 3 et 4, de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire;

4° “service de transport ferroviaire”: toute prestation de transport national ou international de voyageurs, de marchandises ou de transport combiné national ou international de marchandises;

5° “horaire de service”: les données définissant tous les mouvements programmés des trains et du matériel

die gedurende de periode dat de dienstregeling geldt op de betreffende spoorweginfrastructuur zullen worden uitgevoerd;

6° “netwerk”: de lijnen, stations, terminals en alle soorten vaste uitrusting die nodig zijn voor een veilige en continue uitbating van het spoorwegsysteem;

7° “spitsuren”: ‘s morgens van 6 uur tot 9 uur en ‘s avonds van 16 uur tot 19 uur;

8° “politiediensten”: de spoorwegpolitie (SPC) die instaan voor de veiligheid in de stationsgebouwen, op de trein en op de spoorwegen.

HOOFDSTUK 3

Toepassingsgebied

Art. 3

Deze wet is niet van toepassing op:

1° spoorweginfrastructuur in particuliere eigendom en enkel op deze infrastructuur gebruikte voertuigen die uitsluitend door hun eigenaar voor eigen goederenvervoer worden gebruikt;

2° spoorwegen met een patrimoniaal, museum- en toeristisch karakter die over hun eigen spoorwegnetwerken beschikken, met inbegrip van de werkplaatsen, de voertuigen en het personeel waarvan de activiteiten beperkt zijn tot deze netwerken en lijnen.

HOOFDSTUK 4

Waarborgen van minimale spoorwegvervoerdienst

Art. 4

Niettegenstaande elke collectieve actie gevoerd door het personeel van de spoorwegondernemingen of van de spoorweginfrastructuurbeheerder, worden volgende minimale spoorwegvervoerdiensten gewaarborgd gedurende de hele duur van de collectieve actie:

1° voor wat betreft het reizigersvervoer per spoor, moeten 60 % van alle reizigerstreinen opgenomen in de dienstregeling, waarvan het vertrek voorzien is van elk Belgisch station tijdens de spitsuren op de weekdays en 40 % van alle reizigerstreinen waarvan het vertrek van elk station buiten deze dagen en uren rijden. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

roulant, sur l'infrastructure ferroviaire concernée, pendant la période de validité de cet horaire;

6° “réseau”: les lignes, les gares, les terminaux et tout type d'équipement fixe nécessaire pour assurer l'exploitation sûre et continue du système ferroviaire;

7° “heures de pointe”: période de 6 à 9 heures en matinée et de 16 à 19 heures en soirée;

8° “services de police”: police des chemins de fer (PCF) compétente pour la sécurité des gares, des trains et des chemins de fer.

CHAPITRE 3

Champ d'application

Art. 3

La présente loi ne s'applique pas:

1° aux infrastructures ferroviaires privées et aux véhicules utilisés sur ces seules infrastructures et destinés à être utilisés exclusivement par leurs propriétaires pour leurs propres opérations de transport de marchandises;

2° aux chemins de fer à caractère patrimonial, muséologique et touristique qui disposent de leurs propres réseaux ferroviaires, y compris les ateliers, véhicules et personnels opérant uniquement sur lesdits réseaux et lignes.

CHAPITRE 4

Garanties de service minimum de transport ferroviaire

Art. 4

Nonobstant toute action collective menée par le personnel des entreprises ferroviaires ou du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les services minimums de transport ferroviaire suivants sont assurés pendant toute la durée de l'action collective:

1° en ce qui concerne le transport ferroviaire de voyageurs, 60 % de tous les trains de voyageurs inscrits dans l'horaire de service, dont le départ est prévu de toute gare belge pendant les heures de pointe les jours de semaine et 40 % de tous les trains de voyageurs partant de toute gare en dehors de ces heures et jours doivent rouler. La Société nationale des chemins de fer belges

bepaalt binnen een termijn van twee maanden na inwerkingtreding van deze wet, de reizigerstreinen opgenomen in de dienstregeling waarvan het treinverkeer toelaat deze verplichting na te komen. Deze lijst wordt geactualiseerd ten laatste 15 dagen vóór de inwerkingtreding van elke wijziging aan de dienstregeling. Elke trein in beweging op het ogenblik waarop de collectieve actie begint, zet zijn traject verder tot aan de uiteindelijke bestemming en dit volgens de dienstregeling, zelfs indien deze trein niet voorkomt op de voormelde lijst opgesteld door Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;

2° voor wat betreft het goederenvervoer per spoor, dient het vrij verkeer van treinen te worden gewaarborgd, tenminste voor wat betreft de konvooien van vervoer per spoor van gevaarlijke goederen of radioactieve stoffen. De Koning kan, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad, ander goederenvervoer per spoor toevoegen tot de minimale spoorwegvervoerdienst, die gerechtvaardigd zijn om een dwingende reden van algemeen belang.

Art. 5

§ 1. Op voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder bepaalt de Nationale Paritaire Commissie bedoeld in artikel 115 en volgende van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen, bij wege van een akkoord in de schoot van dit orgaan voor sociale dialoog, de diensten die noodzakelijk zijn voor het treinverkeer bedoeld in artikel 4 en de nadere regels volgens welke deze diensten uitgeoefend worden. De aldus gedefinieerde regels laten het treinverkeer bedoeld in artikel 4 toe onder veilige omstandigheden en volgens dienstverlening aan de reizigers of ondernemingen gelijkwaardig aan deze van de normale dienstverlening.

Maken deel uit van deze dienst, onder andere:

1° de vrije toegang tot de reizigersstations en de onbewaakte stopplaatsen;

2° de diensten voor vervoersbewijzen, in het bijzonder in last nemend de terugbetaling en de omwisseling van de vervoersbewijzen van de reizigers waarvan de treinreis verstoord is omwille van een collectieve actie;

3 de informatie aan de reizigers, in het bijzonder voor de reizigers waarvan de treinreis verstoord is omwille van de collectieve actie;

4° het besturen en het begeleiden van treinen bedoeld in artikel 4;

définir, dans un délai de deux mois à dater de l'entrée en vigueur de la présente loi, les trains de voyageurs inscrits dans l'horaire de service dont la circulation permet de répondre à cette obligation. Cette liste est actualisée au plus tard quinze jours avant l'entrée en vigueur de toute modification de l'horaire de service. Tout train en mouvement au début de l'action collective poursuit son trajet jusqu'à sa destination finale, et ce, selon l'horaire de service, même si ledit train ne figure pas dans la liste précitée établie par la Société nationale des chemins de fer belges;

2° en ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, la libre circulation des trains doit être garantie, au moins en ce qui concerne les convois de transport ferroviaire de marchandises dangereuses ou de substances radioactives. Le Roi peut, par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, ajouter d'autres transports ferroviaires de marchandises au service minimum de transport ferroviaire, s'ils sont justifiés par une raison impérieuse d'intérêt général.

Art. 5

§ 1^{er}. Sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la Commission paritaire nationale visée aux articles 115 et suivants de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges détermine, par la voie d'un accord au sein de cet organe de dialogue social, les services nécessaires au trafic ferroviaire visé à l'article 4 et les modalités d'exécution de ces services. Les règles ainsi définies permettent au trafic ferroviaire visé à l'article 4 de se dérouler en toute sécurité et de proposer aux voyageurs et aux entreprises un service équivalent à celui du service normal.

Font notamment partie de ce service:

1° le libre accès aux gares de voyageurs et aux points d'arrêt non gardés;

2° les services de titres de transport, prenant en particulier en charge le remboursement et l'échange de titres de transport des voyageurs dont le voyage en train a été perturbé en raison d'une action collective;

3° l'information aux voyageurs, et plus particulièrement à ceux dont le voyage en train a été perturbé en raison d'une action collective;

4° la conduite et l'accompagnement des trains visés à l'article 4;

5° de onderhoudsinstallaties van treinen bedoeld in artikel 4;

6° de tussenkomst ingeval van verstoring van het treinverkeer door een technisch falen, een ongeval of een ernstig incident;

7° de controle van het treinverkeer, met inbegrip van de seininrichting, dienstregeling, de dispatching alsook de communicatie en het verschaffen van informatie betreffende het treinverkeer;

8° het systeem van technische voeding voor de tractiestroom in voorkomend geval;

9° de tankinstallaties en de levering van brandstof in deze installaties in voorkomend geval;

10° de vorming, de schouwing, de rangering van de treinen bedoeld in artikel 4;

11° het klaar maken van de treinen bedoeld in artikel 4;

12° de eerste ritten ter opening van het spoor.

§ 2. De Nationale Paritaire Commissie kan een beroep doen op het stelsel van bemiddeling georganiseerd op grond van het artikel 136 van de wet van 23 juli 1926 betreffende de NMBS en het personeel van de Belgische spoorwegen om de punten te beslechten waarover nog geen akkoord kon worden bereikt.

Art. 6

Indien de Nationale Paritaire Commissie er niet toe komt een volledig akkoord te bereiken binnen het jaar na inwerkingtreding van deze wet, hetzij omdat zij nage laten heeft zelf de minimale spoorwegvervoerdiensten te definiëren, hetzij omdat zij niet het vereiste quorum heeft behaald, zal de Koning binnen een termijn van drie maanden na het verstrijken van de voormelde termijn van één jaar, op voorstel van de spoorweginfrastructuurbeheerder, de nadere regels bepalen van de minimale spoorwegdiensten bedoeld in artikel 4 bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Art. 7

De politiediensten zullen op vraag van de spoorweginfrastructuurbeheerder, een spoorwegonderneming of een exploitant van een dienstvoorziening overgaan tot de bewaking van het netwerk, van de infrastructuur, de

5° les installations d'entretien visées à l'article 4;

6° l'intervention en cas de perturbation du trafic ferroviaire en raison d'une panne technique, d'un accident ou d'un incident grave;

7° le contrôle du trafic ferroviaire, en ce compris la signalisation, les horaires, le dispatching, ainsi que la communication et la diffusion d'informations relatives à la circulation des trains;

8° le système d'alimentation technique pour le courant de traction, le cas échéant;

9° les infrastructures de ravitaillement en combustible et la fourniture du combustible dans ces infrastructures, le cas échéant;

10° la formation, l'inspection et le triage des trains visés à l'article 4;

11° la préparation des trains visée à l'article 4;

12° les premiers trajets d'ouverture de voie.

§ 2. La Commission paritaire nationale peut faire appel au système de médiation organisé en vertu de l'article 136 de la loi du 23 juillet 1926 relative à la SNCB et au personnel des Chemins de fer belges pour trancher les points qui n'ont pas encore pu faire l'objet d'un accord.

Art. 6

Si la Commission paritaire nationale ne parvient pas à dégager un accord complet dans l'année qui suit l'entrée en vigueur de la présente loi, soit parce qu'elle a omis de définir les services minimums de transport ferroviaire, soit parce qu'elle n'a pas obtenu le quorum requis, le Roi fixera par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres, dans un délai de trois mois suivant l'expiration du délai précité d'un an, sur proposition du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, les modalités des services minimums de transport ferroviaire visés à l'article 4.

Art. 7

À la demande du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'une entreprise ferroviaire ou d'un exploitant d'une installation de service, les services de police assureront la surveillance du réseau, de l'infrastructure,

installaties, de voertuigen en het materieel noodzakelijk voor de spoorwegvervoerdiensten bepaald in het akkoord bedoeld in artikel 5 of, in voorkomend geval het besluit bedoeld in artikel 6, en zullen, op algemene wijze, hun medewerking verlenen bij de uitvoering van deze wet.

Art. 8

Elke inbreuk op de bepalingen van deze wet, met inbegrip van het akkoord bedoeld in artikel 5 of, in voorkomend geval, van het besluit bedoeld in artikel 6, wordt bestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en met een geldboete van 1 000 tot 10 000 euro of met één van die straffen alleen, onverminderd de toepassing van de straffen van de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek.

Met de straffen in het vorige lid bepaald wordt gestraft, hij die, wetens en willens, een personeelslid van de spoorweginfrastructuurbeheerder of een spoorwegonderneming die wie een bevel wordt gericht tot uitvoering van maatregelen, prestaties of diensten in het kader van de te waarborgen spoorwegvervoerdiensten er op enige wijze toe brengt geen gevolg te geven aan dat bevel.

De bepalingen van boek I van het Strafwetboek, hoofdstuk VII en artikel 85 niet uitgezonderd, zijn van toepassing op de in het eerste en tweede lid bedoelde misdrijven.

21 september 2015

Inez DE CONINCK (N-VA)

des installations, des véhicules et du matériel nécessaires pour garantir les services de transport ferroviaire prévus dans l'accord visé à l'article 5 ou, le cas échéant, dans l'arrêté visé à l'article 6, et ils coopéreront de manière générale à la mise en œuvre de la présente loi.

Art. 8

Toute infraction aux dispositions de la présente loi, y compris à l'accord visé à l'article 5 ou, le cas échéant, à l'arrêté visé à l'article 6, sera punie d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 1 000 à 10 000 euros, ou d'une de ces peines seulement, sans préjudice de l'application des peines prévues par les articles 269 à 274 du Code pénal.

Sera puni des peines prévues par l'alinéa précédent quiconque aura, sciemment et volontairement, de quelque façon que ce soit, amené un membre du personnel du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'une entreprise ferroviaire qui a reçu l'ordre de prendre des mesures ou d'effectuer des prestations ou des services dans le cadre des services de transport ferroviaire à garantir, à ne pas donner suite à cet ordre.

Les dispositions du livre I^{er} du Code pénal, y compris le chapitre VII et l'article 85, s'appliquent aux infractions visées aux alinéas 1^{er} et 2.

21 septembre 2015