

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

9 octobre 2003

SESSION EXTRAORDINAIRE 2003

PROPOSITION DE LOI

**instaurant une circonstance aggravante
pour les auteurs d'infractions commises
envers des membres du personnel
de conduite et d'accompagnement des
sociétés de transports en commun et
envers des chauffeurs de taxis**

(déposée par MM. Servais Verherstraeten,
Yves Leterme et Luc Goutry)

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

9 oktober 2003

BUITENGEWONE ZITTING 2003

WETSVOORSTEL

**tot invoering van een verzwarende
omstandigheid voor daders van misdrijven
tegen bestuurders en begeleiders van
het gemeenschappelijk vervoer
en tegen taxichauffeurs**

(ingediend door de heren Servais
Verherstraeten, Yves Leterme en Luc Goutry)

RÉSUMÉ

Le nombre d'agressions physiques commises sur des conducteurs et des accompagnateurs de bus, de trams et de rames de métro et sur des chauffeurs de taxis ne cesse d'augmenter considérablement.

Les signataires de la proposition de loi estiment que la loi pénale, par laquelle la société met en garde les auteurs potentiels d'infractions, n'est pas assez dissuasive.

Ils proposent dès lors, pour leur envoyer un avertissement plus clair, d'insérer dans le Code pénal une disposition prévoyant une circonstance aggravante pour les auteurs de ce type d'agressions physiques.

SAMENVATTING

Het aantal gevallen van fysieke agressie tegen bestuurders en begeleiders van bus, tram en metro en tegen taxichauffeurs neemt jaarlijks enorm toe.

De indieners zijn de mening toegedaan dat het maatschappelijke signaal uitgaande van de strafwetgever tekortschiet.

Om het signaal naar de daders toe te versterken, stellen zij daarom voor in het Strafwetboek een verzwarende omstandigheid in te voegen voor de bestraffing van deze vorm van fysieke agressie.

<i>cdH</i>	: <i>Centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	: <i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	: <i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	: <i>Front National</i>
<i>MR</i>	: <i>Mouvement Réformateur</i>
<i>N-VA</i>	: <i>Nieuw - Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	: <i>Parti socialiste</i>
<i>SP.a - SPIRIT</i>	: <i>Socialistische Partij Anders - Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht.</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	: <i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	: <i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	<i>DOC 51 0000/000 :</i>	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
<i>QRVA :</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	<i>QRVA :</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
<i>CRIV :</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	<i>CRIV :</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu intégral (sur papier vert)</i>
<i>CRABV :</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	<i>CRABV :</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
<i>PLEN :</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>	<i>PLEN :</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
<i>COM :</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	<i>COM :</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

<i>Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers</i> <i>Publications officielles éditées par la Chambre des représentants</i> <i>Bestellingen :</i> <i>Natieplein 2</i> <i>1008 Brussel</i> <i>Tel. : 02/ 549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.deKamer.be</i> <i>e-mail : publicaties@deKamer.be</i>	<i>Commandes :</i> <i>Place de la Nation 2</i> <i>1008 Bruxelles</i> <i>Tél. : 02/ 549 81 60</i> <i>Fax : 02/549 82 74</i> <i>www.laChambre.be</i> <i>e-mail : publications@laChambre.be</i>
--	---

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La présente proposition de loi reprend le texte de la proposition de loi DOC 50 1227/001.

Le nombre d'agressions physiques commises sur des membres du personnel de conduite et d'accompagnement (stewards, contrôleurs, patrouilleurs) des sociétés de transports en commun et sur des chauffeurs de taxis ne cesse d'augmenter considérablement.

Il est toutefois frappant de constater que c'est surtout depuis 1998 que l'augmentation du nombre d'agressions prend des proportions considérables.

Les quelques chiffres ci-après témoignent de cette évolution préoccupante.

1. LA SNCB

En 1999, près de la moitié (44 %) des accidents de travail des accompagnateurs de train ont été la conséquence de confrontations violentes avec des voyageurs. Il n'est pas rare qu'il s'agisse, en l'occurrence, de resquilleurs qui s'opposent de manière violente aux agents lorsque ceux-ci entendent contrôler la régularité des titres de transport des voyageurs.

D'après les chiffres fournis par la SNCB elle-même, on constate une augmentation inquiétante du nombre d'agressions, qui est passé de 77 en 1998 à 122 en 1999. Pour l'année 2000, on s'attend à ce que les chiffres qui doivent encore être publiés officiellement indiquent encore une augmentation de 15 % de la violence dans les trains.

En 1998, les actes de violence ont entraîné 609 jours de congé de maladie et, en 1999, ce nombre est même passé à 907.

Les lignes Bruxelles-Malines, Anvers-Gand et Malines-Anvers s'avèrent les plus dangereuses ; au cours de la deuxième moitié de 1999, on y a enregistré respectivement 16, 8 et 7 incidents.

Une bonne part de ces actes de violence sont commis par des resquilleurs. Sur les 77 appels reçus en novembre par la « Chambre antiagressions », 50 concernaient des faits commis par des voyageurs démunis de billet. En décembre dernier, leur nombre a été de 76 sur 152.

Le profil type de l'auteur d'actes de violence est celui d'un homme jeune, âgé de 18 à 25 ans et qui n'a pas payé son voyage.

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit wetsvoorstel neemt de tekst over van wetsvoorstel DOC 50 1227/001.

Het aantal gevallen van fysieke agressie tegen bestuurders en begeleiders (stewards, controleurs, patrouilleurs) van het gemeenschappelijk vervoer en tegen taxichauffeurs neemt jaarlijks enorm toe.

Opvallend hierbij is toch dat vooral sinds het jaar '98 een belangrijke stijging waarneembaar is.

Enkele cijfers tonen deze zorgelijke evolutie aan:

1. NMBS

In 1999 was bijna de helft (44 %) van de werkongevallen bij treinbegeleiders het gevolg van gewelddadige confrontaties met reizigers. Niet zelden betreft het hier zwartrijders die zich op gewelddadige wijze verzetten tegen de controle van de rechtmatigheid van de vervoersbewijzen van de reizigers.

De cijfers die de NMBS zelf naar voren schuift spreken van een angstwekkende stijging van 77 gevallen van agressie in 1998 tot 122 in 1999. Voor het jaar 2000 wordt bij de nog officieel te melden cijfers zelfs nog een stijging verwacht van 15 %.

In 1998 betekende dit 609 dagen ziekteverlof en in 1999 zelfs 907.

De lijnen Brussel-Mechelen, Antwerpen-Gent en Mechelen-Antwerpen blijken de meest gevaarlijke lijnen te zijn met respectievelijk 16,8 en 7 incidenten in de tweede helft van 1999.

Een groot aandeel van deze gewelddaden wordt gepleegd door zwartrijders. Van de 77 oproepen in de «centrale meldkamer agressies» waren er in november 50 van reizigers die niet betaald hadden. In december jl. bedroeg dit aantal 76 van de 152 oproepen.

Het profiel van de gemiddelde dader betreft een jonge man tussen de 18 en 25 jaar die zijn rit niet betaalt.

2. LA MIVB/STIB ET DE LIJN

Les conducteurs et les accompagnateurs de bus, tram et métro sont, eux aussi, très vulnérables aux agressions dans l'exercice de leurs fonctions, les auteurs en voulant surtout à l'argent qu'ils espèrent trouver dans ces véhicules.

Pour 1999, la MIVB/STIB a signalé 96 cas d'actes de violence vis-à-vis du personnel de surveillance et de conduite ayant entraîné une incapacité de travail, tandis que le nombre d'agressions s'est élevé à 64 en 1998.

Cela représente donc une augmentation de 50 %. C'est surtout le nombre d'agressions contre le personnel de conduite qui a fortement augmenté, puisqu'il est passé de 46 cas en 1998 à 64 cas en 1999.

Sur les véhicules de *De Lijn* également, le nombre d'agressions a fortement augmenté en 1999. En 1998, on avait recensé 58 cas d'acte de violence à l'égard du personnel, tandis que ce nombre était déjà passé à 71 un an plus tard. Cela s'est soldé en 1999 par un total de 1172 jours d'absence pour incapacité de travail. En 2002, *De Lijn* n'a recensé pas moins de 82 faits d'agression ayant entraîné au moins un jour d'incapacité de travail.

Les dégradations aux bus et aux trams ne se sont chiffrées, en 2002, à pas moins de 242.770,24 euros.

3. COMPAGNIES DE TAXIS

On constate une évolution similaire dans les compagnies de taxis, les chauffeurs étant eux aussi de plus en plus souvent victimes d'agressions violentes ces dernières années.

4. CONCLUSION

Ces chiffres – qui sont encore nettement plus élevés aux Pays-Bas et en Allemagne – nous contraignent à voir la réalité en face et à constater que la profession de conducteur ou d'accompagnateur d'une société de transports en commun et celle de chauffeur de taxi sont pratiquement devenues des professions à risque, alors que ces professions remplissent une importante fonction sociale.

Il appartient aux pouvoirs publics, qui entendent promouvoir les transports publics au sens large, de réagir à cette évolution inquiétante.

2. MIVB/STIB EN DE LIJN

Ook de bestuurders en begeleiders van bus, tram en metro zijn in de uitoefening van hun taak zeer kwetsbaar voor overvallen waarbij de daders het vooral gemunt hebben op het geld dat in deze voertuigen te vinden is.

De MIVB/STIB spreekt in 1999 van 96 gevallen van daden van geweld op bewakings- en stuurpersoneel met arbeidsongeschiktheid tot gevolg terwijl er in 1998 64 gevallen van geweldpleging waren.

Dit betekent dan ook een stijging van 50 %. Voornamelijk de overvallen op het stuurpersoneel zijn sterk gestegen, namelijk van 46 gevallen in 1998 naar 64 gevallen in 1999.

In 1999 is ook bij De Lijn het aantal gewelddaden sterk gestegen. In 1998 werden er 58 gevallen van geweldpleging op het personeel geregistreerd terwijl er een jaar later reeds 71 gevallen van agressie werden opgetekend. Dit alles resulteerde in 1999 in een totaal van 1172 dagen van afwezigheid te wijten aan arbeidsongeschiktheid. In 2002 telde De Lijn liefst 82 agressiefeiten die aanleiding gaven tot minstens 1 dag arbeidsongeschiktheid.

De beschadiging aan bussen en trams bedroeg in 2002 liefst 242.770,24 euro.

3. TAXIBEDRIJVEN

Gelijkaardige evoluties zijn waar te nemen bij de taxi-bedrijven. Ook taxichauffeurs krijgen immers de laatste jaren meer en meer af te rekenen met gewelddadige overvallen.

4. CONCLUSIE

Deze cijfers - in Nederland en Duitsland liggen ze nog merkkelijk hoger - dwingen ons ertoe de realiteit onder ogen te zien en te stellen dat het beroep van bestuurder of begeleider bij het gemeenschappelijk vervoer en dat van taxichauffeur nagenoeg verworpen zijn tot een risicoberoep, terwijl dit beroep toch een belangrijke functie vervult in de samenleving.

Aan deze zorgelijke tendens dient de overheid, die het openbaar vervoer in de ruime zin wenst te promoten, een antwoord te bieden.

Les pouvoirs publics doivent être attentifs au personnel des sociétés de transports en commun et à ceux qui assurent les transports publics. Ces personnes ont en effet droit à la sécurité. La sécurité pour les conducteurs et leurs accompagnateurs signifie en outre la sécurité pour les usagers des transports en commun.

Nous pouvons en tout cas inférer de ce qui précède que la loi pénale, en tant que signal délivré par la société, est insuffisante en ce qui concerne son action préventive générale.

Les sociétés de transport concernées ont, sous la pression constante de leur personnel (et à la suite de plusieurs actions spontanées ou organisées par les syndicats), commencé à prendre une série de mesures de protection, telles que :

- la mise en circulation de trains plus courts tard le soir ;
- l'installation de caméras de surveillance (la STIB en a équipé quelque 25 bus et trams ; *de Lijn* a fait de même récemment dans 62 véhicules ; cette installation a coûté 21,74 millions de francs) ;
- le recours à des observateurs affectés à des lignes – un projet de coopération entre *de Lijn* et la ville d'Anvers ;
- des postes de conduite fermés à clé ;
- la création, à la SNCB, d'un nouveau service de surveillance interne dénommé « *B-Security* », comptant 158 agents et doté d'un budget de fonctionnement de 230 millions ;
- l'augmentation du nombre de contrôles ;
- l'installation d'une chambre antiagression à la SNCB ;
- ...

Si bon nombre de ces efforts méritoires peuvent incontestablement influencer de manière positive les chiffres précités, ces mesures sont insuffisantes pour mettre un terme à cette vague persistante d'agressions.

Dans le cadre d'une approche globale de la problématique de la sécurité, qui implique une synergie entre les acteurs publics et privés, les pouvoirs publics ne peuvent pas rester à la traîne et doivent renforcer le signal adressé aux auteurs d'agressions.

À cet effet, ils ne doivent pas se contenter de mener des actions préventives visant à sensibiliser la population à la gravité et à l'ampleur du problème et à en appeler à la collaboration des usagers, mais il doivent de plus en plus faire preuve de fermeté en faisant comprendre aux auteurs de ce type d'actes de violence qu'ils s'exposent à des sanctions pénales sévères.

De overheid dient aandacht te besteden aan het personeel van het openbaar vervoer en zij die voor publiek vervoer instaan. Deze mensen hebben recht op veiligheid. Bovendien betekent veiligheid voor de bestuurders en hun begeleiders ook veiligheid voor de gebruikers van het openbaar vervoer.

In ieder geval kunnen we hieruit afleiden dat het maatschappelijke signaal, uitgaande van de strafwetgever, tekortschiet op het stuk van haar algemeen preventieve werking.

De betrokken vervoersmaatschappijen zijn onder aanhoudende druk van hun personeel (en herhaaldelijke spontane of door de syndicaten georganiseerde acties) naar best vermogen gestart met het nemen van een aantal beveiligingsmaatregelen zoals o.m.:

- de inschakeling van kortere treinen 's avonds laat;
- de installatie van bewakingscamera's (de MIVB rustte een 25 tal bussen en trams ermee uit, ook de Lijn deed zulks recent in 62 voertuigen, kostprijs 21,74 miljoen BEF);
- de inschakeling van lijnspotters, een samenwerkingsproject tussen de Lijn en de stad Antwerpen
- afgesloten vervoercabines;
- een nieuwe interne bewakingsdienst B-Security bij NMBS, met 158 manschappen en een werkingsbudget van 230 miljoen;
- meer controle;
- installatie van een centrale meldkamer bij de NMBS;
- ...

Veel van deze toe te juichen ingrepen zullen ongetwijfeld bovengenoemde cijfers kunnen beïnvloeden maar zijn onvoldoende om de aanhoudende golf van agressie te stoppen.

In de optiek van een integrale veiligheidsbenadering, waarin particuliere en publieke actoren congrueren, kan de overheid niet achterop blijven en dient zij het signaal naar de daders toe te versterken.

Dit dient niet alleen te gebeuren middels preventieve acties die de bevolking bewust maken van de ernst en de omvang van het probleem en appelleren aan de betrokkenheid van de reizigers, maar in versterkende mate via een strenge strafrechtelijke aanpak van de daders van dergelijke gewelddaden als spreekwoordelijke stok achter de deur.

La présente proposition de loi a dès lors pour objet de permettre de punir plus sévèrement les auteurs d'actes de violence et d'agressions commis sur le personnel de conduite et d'accompagnement des sociétés de transport en commun, en prévoyant une circonstance aggravante dans la loi pénale.

L'application de cette circonstance aggravante aura pour effet d'alourdir la peine minimale prévue pour l'infraction de base.

Cela signifie concrètement que la durée minimale de la peine d'emprisonnement sera doublée et que la peine minimale sera augmentée de deux ans si le juge inflige une peine d'emprisonnement criminel.

C'est ainsi, par exemple, que l'auteur de coups et blessures volontaires sans intention de donner la mort portés à des catégories de personnes visées dans l'article proposé sera puni d'une peine de réclusion de sept ans au moins si la victime est décédée des suites de ses blessures.

La circonstance aggravante est un signal important, mais ne peut avoir de l'effet que si les services de police, les parquets et les tribunaux verbalisent, poursuivent et sanctionnent prioritairement ce type d'infraction.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Cet article vise à instaurer une circonstance aggravante pour les auteurs d'infractions commises envers des membres du personnel de conduite ou d'accompagnement des sociétés de transports en commun et envers des chauffeurs de taxis.

Par transports en commun, il y a lieu d'entendre les transports en commun définis dans l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 relatif aux transports rémunérés de voyageurs par route effectués par autobus et par autocars et au titre *VIIbis* du Code de commerce.

Les membres du personnel de conduite et d'accompagnement des sociétés de transports en commun sont les membres du personnel de l'exploitant appelés à être en contact avec le public d'une façon permanente, conformément à l'article 26, §1^{er}, de l'arrêté royal du 15 septembre 1976 portant règlement sur la police des transports de personnes par tram, pré-métro, métro,

Dit wetsvoorstel beoogt dan ook een strengere bestraffing van de daders van geweld en agressie gepleegd op bestuurders en begeleiders van de gemeenschappelijke vervoersmaatschappijen mogelijk te maken door een verzwarende omstandigheid te voorzien in de strafwet.

Door de toepassing van deze verzwarende omstandigheid zal immers de minimumstraf, voorzien voor het basismisdrijf, worden opgetrokken.

Concreet betekent dit dat het minimum van de gevangenisstraf wordt verdubbeld en dat de minimumstraf met twee jaar wordt verhoogd wanneer een criminele vrijheidsstraf wordt opgelegd.

Zo zal bijvoorbeeld de dader van slagen of verwondingen, die opzettelijk maar zonder het oogmerk om te doden worden toegebracht aan de in het voorgestelde artikel omschreven categorie van personen worden gestraft met opsluiting van minimum zeven jaar wanneer deze personen aan hun verwondingen overleden zijn.

Deze verzwarende omstandigheid is een belangrijk signaal maar kan slechts effect hebben indien de politie, de parketten en de rechtbanken de nodige prioriteit geven om zulke misdrijven te verbaliseren, te vervolgen en te bestraffen.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Met het voorgestelde artikel wordt een verzwarende omstandigheid ingevoegd voor daders van misdrijven tegen de bestuurders en begeleiders van het gemeenschappelijk vervoer en tegen bestuurders van taxi's.

Onder gemeenschappelijk vervoer wordt het gemeenschappelijk vervoer begrepen zoals omschreven in de besluitwet van 30 december 1946 betreffende het bezoldigd vervoer van personen over de weg met autobussen en autocars en in titel *VIIbis* van het Wetboek van Koophandel.

Bestuurders en begeleiders van het gemeenschappelijk vervoer zijn de personeelsleden van de uitbater dat bestendig in contact met het publiek komt overeenkomstig artikel 26, § 1, van het koninklijk besluit van 15 september 1976 houdende het reglement op de politie van personenvervoer per tram, pre-metro, metro, autobus en autocar en alle bestuurders en begelei-

autobus et autocar ainsi que l'ensemble du personnel de conduite et d'accompagnement de la société chargée d'assurer le transport rémunéré de personnes visée à l'article 11 du titre VII*bis* du Code de commerce.

Les chauffeurs de taxis sont les personnes visées à l'article 1^{er}, §1^{er}, de la loi du 27 décembre 1974 relative aux services de taxis.

ders van het bezoldigd vervoer van personen zoals bedoeld in artikel 11 van titel VII*bis* van het Wetboek van Koophandel.

Bestuurders van taxi's zijn deze zoals omschreven in artikel 1, § 1, van de wet betreffende de taxidiensten van 27 december 1974.

Servais VERHERSTRAETEN (CD&V)

Yves LETERME (CD&V)

Luc GOUTRY (CD&V)

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

Un article 410*bis*, libellé comme suit, est inséré dans le Code pénal :

« Art. 410*bis*.— Dans les cas mentionnés aux articles 398 à 405, si le coupable a commis le crime ou le délit envers des membres du personnel de conduite ou d'accompagnement des sociétés de transports en commun, le minimum des peines portées par ces articles sera doublé en cas d'emprisonnement et majoré de deux ans en cas de réclusion.

Il en sera de même si le crime ou le délit a été commis envers des chauffeurs de taxis. »

28 juillet 2003

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

In het Strafwetboek wordt een nieuw artikel 410*bis* ingevoegd, luidende:

« Art. 410*bis*. — Indien de schuldige, in de gevallen omschreven in de artikelen 398 tot 405, de misdaad of het wanbedrijf pleegt tegen bestuurders of begeleiders van het gemeenschappelijk vervoer, wordt de minimumstraf bedoeld in die artikelen verdubbeld in geval van gevangenisstraf en met twee jaar verhoogd in geval van opsluiting.

Hetzelfde geldt ingeval de misdaad of het wanbedrijf wordt gepleegd tegen bestuurders van taxi's. ».

28 juli 2003

Servais VERHERSTRAETEN (CD&V)
Yves LETERME (CD&V)
Luc GOUTRY (CD&V)