

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

3 novembre 2011

PROPOSITION DE LOI

**modifiant la loi du 19 décembre 2006
relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire
en vue d'instaurer
des amendes administratives**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DE LA FONCTION PUBLIQUE
PAR
M. **Anthony DUFRANE**

SOMMAIRE

Page

I. Exposé introductif de l'auteur principal de la proposition de loi	3
II. Discussion	3
III. Point de vue de M. Etienne Schouppe, secrétaire d'État à la Mobilité, adjoint au premier ministre ...	3
IV. Votes.....	7

Document précédent:

Doc 53 **1758/ (2010/2011):**

001: Proposition de loi de MM. Van den Bergh, Balcaen, Bastin, Mme De Bue, M. Geerts, Mmes Musin et Somers et M. Vandeput.

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

3 november 2011

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van de wet van 19 december
2006 betreffende de exploitatieveiligheid
van de spoorwegen met het oog
op de invoering van bestuurlijke boetes**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Anthony DUFRANE**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzetting door de hoofdindieners....	3
II. Bespreking.....	3
III. Standpunt van de heer Etienne Schouppe, straitssecretaris voor Mobiliteit, toegevoegd aan de eerste minister	3
IV. Stemmingen	7

Voorgaand document:

Doc 53 **1758/ (2010/2011):**

001: Wetsvoorstel van de heren Van den Bergh, Balcaen, Bastin, mevrouw De Bue, de heer Geerts, de dames Musin en Somers en de heer Vandeput.

3071

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Maggie De Block

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Minneke De Ridder, Bert Maertens, Steven Vandeput, Bert Wollants
PS	Anthony Dufrane, André Frédéric, Karine Lalieux, Linda Musin
MR	Valérie De Bue, Katrin Jadin
CD&V	Jef Van den Bergh, N
sp.a	David Geerts
Ecolo-Groen!	Ronny Balcaen
Open Vld	Maggie De Block
VB	Tanguy Veys
cdH	Christophe Bastin

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Peter Dedecker, Ben Weyts, Ingeborg De Meulemeester, Sophie De Wit, Karel Uyttersprot
Philippe Blanchart, Colette Burgeon, Rachid Madrane, Alain Mathot, Patrick Moriau
David Clarinval, Corinne De Permentier, Jacqueline Galant
Gerald Kindermans, Leen Dierick, Servais Verherstraeten
Karin Temmerman, Meryame Kitir
Thérèse Snoy et d'Oppuers, Stefaan Van Hecke
Ine Somers, Herman De Croo
Annick Ponthier, Bruno Valkeniers
Josy Arens, Christian Brotcorne

N-VA	:	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>	
PS	:	<i>Parti Socialiste</i>	
MR	:	<i>Mouvement Réformateur</i>	
CD&V	:	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>	
sp.a	:	<i>socialistische partij anders</i>	
Ecolo-Groen!	:	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen</i>	
Open Vld	:	<i>Open Vlaamse liberalen en democraten</i>	
VB	:	<i>Vlaams Belang</i>	
cdH	:	<i>centre démocrate Humaniste</i>	
LDD	:	<i>Lijst Dedecker</i>	
INDEP-ONAFH	:	<i>Indépendant - Onafhankelijk</i>	

<i>Abréviations dans la numérotation des publications:</i>	<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties:</i>
DOC 53 0000/000: Document parlementaire de la 53 ^{ème} législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000: Parlementair document van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA: Questions et Réponses écrites	QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral (couverture verte)	CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV: Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV: Beknopt Verslag (blauwe kaft)
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: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN: Séance plénière	PLEN: Plenum
COM: Réunion de commission	COM: Commissievergadering
MOT: Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de loi au cours de sa réunion du 26 octobre 2011.

I. — EXPOSÉ INTRODUCTIF DE L'AUTEUR PRINCIPAL DE LA PROPOSITION DE LOI

M. Jef Van den Bergh (CD&V) renvoie aux développements de sa proposition de loi (DOC 1758/001, p. 3 et 4).

II. — DISCUSSION

M. Tanguy Veys (Vlaams Belang) souscrit à la proposition de loi, bien qu'il n'ait pas approuvé toutes les recommandations de la commission spéciale "Sécurité du rail" (la commission "Buizingen").

M. David Geerts (sp.a) constate que la proposition de loi bénéficie d'un large soutien et s'inscrit dans le prolongement de la commission spéciale "Sécurité du rail" qu'il a présidée.

M. Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) se félicite que la proposition de loi à l'examen met en oeuvre l'une des recommandations formulées par la commission spéciale "Sécurité du rail". De nombreuses recommandations demandent cependant encore à être mises en oeuvre. L'intervenant continue de déplorer que le Service de Sécurité et d'Interopérabilité des Chemins de Fer (SSICF) relève de la tutelle du secrétaire d'État à la Mobilité.

M. Steven Vandeput (N-VA) souscrit à la proposition de loi à l'examen, qui n'émane pas du gouvernement. Si l'intervenant et son groupe se sont abstenus lors de l'approbation du rapport final de la commission spéciale "Sécurité du rail", ils souscrivent toutefois pleinement à la solution proposée.

III. — POINT DE VUE DE M. ETIENNE SCHOUPPE, SECRÉTAIRE D'ÉTAT À LA MOBILITÉ, ADJOINT AU PREMIER MINISTRE

La proposition de loi, qui apporte des modifications à la loi du 19 décembre 2006 relative à la sécurité d'exploitation ferroviaire, vise à instaurer des amendes administratives en vue d'atteindre un objectif que diverses instances jugent utile, nécessaire et opportun.

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsvoorstel besproken tijdens haar vergadering van 26 oktober 2011.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE HOOFDINDIENER

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) verwijst naar zijn toelichting (DOC 53 1758/001, blz. 3-4).

II. — BESPREKING

De heer Tanguy Veys (Vlaams Belang) onderschrijft het wetsvoorstel ofschoon hij niet alle aanbevelingen van de bijzondere commissie "Spoorwegveiligheid" (de commissie "Buizingen") heeft goedgekeurd.

De heer David Geerts (sp.a) constateert dat het wetsvoorstel van een breed draagvlak geniet en zich inschrijft in het verlengde van de door spreker voorgedragen bijzondere commissie "Spoorwegveiligheid".

De heer Ronny Balcaen (Ecolo-Groen!) keurt het feit goed dat een van de aanbevelingen van de bijzondere commissie "Spoorwegveiligheid" door voorliggend voorstel wordt gerealiseerd. Veel aanbevelingen wachten evenwel nog op uitvoering. De spreker blijft het een kwalijke zaak vinden dat de Dienst voor de Veiligheid en de Interoperabiliteit van de Spoorwegen (DVIS) onder de voogdij van de staatssecretaris voor Mobiliteit werd geplaatst.

De heer Steven Vandeput (N-VA) onderschrijft het voorliggend wetsvoorstel, dat geen regeringsvoorstel is. De spreker en zijn fractie hebben zich onthouden bij de goedkeuring van het eindrapport van de bijzondere commissie "Spoorwegveiligheid", maar staan wel volledig achter deze oplossing.

III. — STANDPUNT VAN DE DE HEER ETIENNE SCHOUPPE, STRAATSSECRETARIS VOOR MOBILITEIT, TOEGEVOEGD AAN DE EERSTE MINISTER

Het wetsvoorstel, dat wijzigingen aanbrengt aan de wet van 19 december 2006 betreffende de exploitatieveiligheid van de spoorwegen, beoogt het invoeren van administratieve boetes, die de gelegenheid zullen bieden om een doelstelling te halen die door vele instanties als nuttig, nodig en opportuun werd beoordeeld om die te realiseren.

Les méthodologies préconisées par la proposition de loi à l'examen s'ajoutent à une méthode de travail prévue par l'arrêté royal du 13 novembre 2009 adoptant le cadre réglementaire national de sécurité, applicable au gestionnaire de l'infrastructure et aux entreprises ferroviaires, à savoir la possibilité offerte au ministre de la Mobilité de leur imposer un objectif spécifique de sécurité, consistant en l'obligation d'atteindre, pour un indicateur spécifique, une valeur de référence déterminée.

Pour accroître l'efficacité de cette méthode de travail et élargir les possibilités d'action à l'égard du SSICF, le secrétaire d'État avait annoncé, dans sa dernière note de politique générale, un projet de loi visant à infliger, par le biais d'amendes administratives, des sanctions aux entreprises ferroviaires ou au gestionnaire de l'infrastructure qui ne respecteraient pas leurs obligations en matière de sécurité.

À l'époque, le secrétaire d'État fondait son analyse sur le fait que l'instance de sécurité disposait uniquement, pour faire respecter ces prescriptions de sécurité, du retrait du certificat de sécurité des entreprises ferroviaires ou de l'agrément de sécurité du gestionnaire de l'infrastructure, une sanction manifestement si lourde de conséquences qu'elle est presque inapplicable.

Il serait plus opportun et plus efficace de prévoir un éventail de sanctions plus nuancé.

Le rapport d'ERA, qui a été établi à la demande de la commission spéciale "Sécurité du rail", ainsi que l'une des recommandations de la commission même, parviennent à la même conclusion: l'instance de sécurité doit être habilitée à infliger des amendes administratives.

Il est indiscutable que l'instance de sécurité est en plein essor depuis 2008: elle dispose de moyens humains et budgétaires bien plus importants, ses missions ont été étendues, elle bénéficie d'une indépendance accrue à l'égard du Groupe SNCB et du SPF Mobilité et Transports, ses tâches ont été précisées, plus spécifiquement par rapport à l'organisme d'enquête et au gestionnaire de l'infrastructure, la possibilité de contester ses décisions devant la cour d'appel de Bruxelles a été instaurée, son fonctionnement fait l'objet d'un rapport d'audit annuel, ...

La proposition de loi à l'examen s'inscrit donc dans la droite ligne de cette évolution, puisqu'elle vise à offrir à l'instance de sécurité des moyens légaux nouveaux et adéquats pour sanctionner ceux dont le comportement pourrait compromettre la sécurité ferroviaire: tel

De werkwijzen die in dit wetsvoorstel voorgeschreven zijn, worden toegevoegd aan een werkwijze die voorkomt in het koninklijk besluit van 13 november 2009 betreffende het nationale reglementaire veiligheidskader dat geldt voor de infrastructuurbeheerder en voor de spoorwegbedrijven, zijnde de aan de minister van Mobiliteit geboden mogelijkheid om hen een specifieke veiligheidsdoelstelling op te leggen, die bestaat uit de verplichting om voor een gegeven veiligheidsindicator een bepaalde referentiewaarde te behalen.

Om die werkwijze efficiënter te maken en om de actiemogelijkheden ten overstaan van de DVIS uit te breiden, had de staatssecretaris in zijn laatste algemene beleidsnota een wetsontwerp aangekondigd, om op basis van administratieve boetes sancties op te leggen aan de spoorwegbedrijven of aan de infrastructuurbeheerder die hun verplichtingen niet zouden nakomen op het vlak van veiligheid.

In die tijd baseerde de staatssecretaris zijn analyse op het feit dat de veiligheidsinstantie amper beschikt over de intrekking van het veiligheidscertificaat van de spoorwegbedrijven of van het veiligheidsakkoord van de infrastructuurbeheerder om die voorschriften op het vlak van veiligheid te laten naleven, wat klaar en duidelijk een sanctie is die dergelijke zware gevolgen met zich meebrengt, zodat die vrijwel niet toepasbaar is.

Een meer genuanceerd sanctierooster zou voor een geschiktere en dan ook efficiëntere oplossing zorgen.

Uit het ERA-verslag dat op vraag van de bijzondere commissie "Spoorwegveiligheid" werd opgesteld en uit een van de aanbevelingen van de commissie zelf, blijkt dat zij tot dezelfde conclusie zijn gekomen: de veiligheidsinstantie moet worden gemachtigd om administratieve boetes op te leggen.

Sinds 2008 is het onbetwistbaar dat de veiligheidsinstantie in volle ontwikkeling is: het personeel en het budget liggen duidelijk hoger, er is de uitbreiding van de taken, de versterkte onafhankelijkheid ten opzichte van de NMBS-groep en van de FOD Mobiliteit en Vervoer, de verduidelijking van diens opdrachten, méér specifiek ten overstaan van het onderzoeksorgaan en van de infrastructuurbeheerder, de bezwaarmogelijkheid ten overstaan van zijn beslissingen bij het Hof van Beroep te Brussel, het jaarlijkse auditverslag over zijn werking, enzovoort.

Dit wetsvoorstel ligt dus in het verlengde van deze evolutie aangezien het beoogt om nieuwe en adequate legale middelen te verstrekken aan de veiligheidsinstantie om diegenen te bestraffen die, uit hoofde van hun gedrag, de spoorwegveiligheid zouden kunnen

est et doit rester le premier objectif opérationnel de toute entreprise ferroviaire et de tout gestionnaire de l'infrastructure.

Par cette démarche, le monde politique montre qu'il considère la sécurité ferroviaire comme une absolue priorité et qu'il veille à ce que l'instance de sécurité dispose de tous les moyens nécessaires pour assumer pleinement ses missions de contrôle et de surveillance.

En contrepartie, il attend de l'autorité de sécurité qu'il soit un acteur de l'amélioration constante de la sécurité ferroviaire au sens le plus large qui soit, le cas échéant, par la sanction.

La proposition de loi établit une liste substantielle d'infractions à la sécurité ferroviaire au sens large qui, dès le vote de la loi et de sa publication au *Moniteur belge*, pourront être sanctionnées par une amende administrative. Les infractions visées par cette liste forment ce que l'on peut qualifier d'infractions institutionnelles, car elles ressortent de la gestion administrative des sociétés dans certaines matières de la sécurité. À ce propos, il convient de signaler qu'une légère erreur s'est glissée dans l'article 7. En effet, à propos de l'article 59bis, 16°, il convient de lire "l'infraction à l'article 30, alinéa 2" au lieu de "l'infraction à l'article 30, alinéa 1^{er}".

Cette proposition de loi introduit également les lignes directrices d'une autre série d'infractions que le Roi pourra fixer par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres.

Ces lignes directrices s'inspirent de ce qui existe déjà dans le Code de la route mais ici, avec trois degrés d'infraction, et avec cette singularité que les sanctions administratives que l'autorité de sécurité infligera en application de l'article 59ter sanctionneront les entreprises ferroviaires, le gestionnaire d'infrastructure ou les détenteurs mais pas leur personnel, le caractère pénal des sanctions à l'égard des personnes étant maintenu par l'article 59 alinéas 1^{er} et 2. Cet article 59ter est capital car il permettra de sanctionner des comportements qui sont contraires à la sécurité ferroviaire au sens opérationnel du terme c'est-à-dire dans l'application au quotidien des règles de sécurité.

Sans préjuger de ce que le Conseil des ministres décidera, et sans vouloir établir une liste exhaustive d'infraction, on peut déjà relever aujourd'hui les infractions suivantes:

a) infractions à l'arrêté royal du 13 novembre 2009 adoptant les objectifs et méthodes de sécurité ferroviaire nationaux:

verzwakken: dit is en moet de eerste operationele doelstelling blijven van elk spoorwegbedrijf en van elke infrastructuurbeheerder.

Door aldus te handelen, toont de politieke wereld aan dat de spoorwegveiligheid voor hem een topprioriteit is en dat hij ervoor zorgt dat de veiligheidsinstantie over alle middelen beschikt die nodig zijn om volledig in te staan voor controleopdrachten en toezichtstaken.

In ruil verwacht de overheid van de veiligheidsinstantie dat deze de spoorwegveiligheid in de ruimst mogelijke zin voortdurend helpt verbeteren, eventueel ook door het opleggen van sancties.

Het wetsvoorstel bevat een lange lijst van inbreuken op de spoorwegveiligheid in de ruime zin, die, zodra de wet is goedgekeurd en in het *Belgisch Staatsblad* is bekendgemaakt, met een bestuurlijke geldboete kunnen worden bestraft. Die inbreuken kunnen worden beschouwd als institutionele inbreuken, want ze vallen onder het administratief beheer van de ondernemingen wat sommige veiligheidsaspecten betreft. Hierbij dient opgemerkt dat er een kleine fout geslopen is in artikel 7: in verband met artikel 59bis, 16°, dient "de inbreuk op artikel 30, tweede lid" in plaats van "de inbreuk op artikel 30, eerste lid" te worden gelezen.

Dit wetsvoorstel reikt ook de richtsnoeren aan voor een andere reeks inbreuken die de Koning bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad.

Die richtsnoeren zijn gebaseerd op wat er al in de Wegcode staat, maar hier is er sprake van drie graden van inbreuk en van het bijzonder gegeven dat de bestuurlijke sancties die de veiligheidsinstantie overeenkomstig artikel 59ter zal opleggen, de spoorwegondernemingen, de infrastructuurbeheerder of de houders zullen bestraffen, maar niet hun personeel, aangezien de strafrechtelijke aard van de sancties ten aanzien van de personen gehandhaafd wordt door artikel 59, eerste en tweede lid. Dat artikel 59ter is cruciaal, want het biedt de mogelijkheid gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de spoorwegveiligheid in operationele zin, dat wil zeggen in de alledaagse toepassing van de veiligheidsregels.

Zonder vooruit te lopen op de beslissing van de Ministerraad en zonder de bedoeling een uitputtende lijst van inbreuken, kan men thans al de volgende inbreuken voor het voetlicht brengen:

a) inbreuken op het koninklijk besluit van 13 november 2009 tot vaststelling van de nationale spoorwegveiligheidsdoelstellingen en -methodes:

— si l'objectif de sécurité n'a pas été atteint, ne pas avoir justifié chaque valeur de référence dans le rapport annuel de sécurité;

— ne pas avoir repris ses valeurs de références de sécurité dans le rapport annuel de sécurité;

— ne pas avoir atteint l'objectif particulier de sécurité imposé par le ministre;

b) infractions à l'arrêté ministériel du 30 juillet 2010 portant adoption des exigences applicables au matériel roulant pour l'utilisation des sillons:

— ne pas avoir équipé à partir du 1^{er} janvier 2011 les postes de conduite de tous les engins du GSM-R;

— ne pas avoir équipé les postes de conduite de chaque véhicule d'un système d'aide à la conduite ou d'une signalisation de cabine capable de lire et de traiter les données des systèmes de signalisation installés sur les lignes parcourues par cet engin et de l'appareillage d'enregistrement approprié;

c) infractions à l'arrêté royal du 15 mai 2011 déterminant les exigences applicables au personnel de sécurité:

— avoir autorisé une personne à exercer une fonction de sécurité pour laquelle elle n'a pas été certifiée;

— ne pas avoir informé l'autorité de sécurité de l'octroi ou du retrait d'un statut d'auxiliaire;

— ne pas avoir pris les mesures nécessaires lorsque du personnel de sécurité constitue un risque pour la sécurité ferroviaire.

L'autorité de sécurité aura un rôle très important à tenir lors de l'établissement de la liste des catégories d'infractions relevant de l'article 59^{ter}. En effet, qui, mieux que l'autorité de sécurité, est à même, dans le secteur si spécifique de la sécurité ferroviaire, et d'une manière neutre, de déterminer les manquements aux divers arrêtés royaux ou ministériels et à la législation relatifs à la sécurité ferroviaire. Il n'y a pas lieu d'exclure l'expertise de l'organisme d'enquête qui en charge d'examiner ou d'enquêter sur les accidents et les incidents ferroviaires dispose aussi d'informations très utiles quant à leurs causes parfois multiples. L'aide des entreprises ferroviaires, des détenteurs et du gestionnaire de l'infrastructure sera peut-être utile aussi.

— indien de veiligheidsdoelstelling niet werd bereikt, niet elke referentiewaarde hebben verantwoord in het jaarlijks veiligheidsverslag;

— die referentiewaarden niet hebben opgenomen in het jaarlijks veiligheidsverslag;

— de door de minister opgelegde bijzondere veiligheidsdoelstelling niet hebben bereikt;

b) inbreuken op het ministerieel besluit van 30 juli 2010 tot aanneming van de van toepassing zijnde vereisten op het rollend materieel voor het gebruik van de rijpaden:

— vanaf 1 januari 2011 de stuurposten van alle voertuigen niet hebben uitgerust met een GSM-R;

— de stuurposten van elk voertuig niet hebben uitgerust met een systeem voor hulp bij besturen of met een cabinesignalatiesysteem dat in staat is de signalisatie van de bereden lijnen op te vangen en correct te behandelen alsook met het bijbehorende registratiesysteem;

c) inbreuken op het koninklijk besluit van 15 mei 2011 tot bepaling van de vereisten van toepassing op het veiligheidspersoneel:

— een persoon hebben toegestaan een veiligheidsfunctie uit te oefenen waarvoor hij niet bevoegd is verklaard;

— de veiligheidsinstantie niet in kennis hebben gesteld van de toekenning of de intrekking van een statuut van assistent;

— niet de nodige maatregelen hebben genomen wanneer het veiligheidspersoneel een risico inhoudt voor de spoorwegveiligheid.

Voor de veiligheidsinstantie zal een heel belangrijke rol zijn weggelegd bij de opstelling van de lijst van de categorieën van inbreuken op grond van artikel 59^{ter}. Wie is in de zo specifieke sector van de spoorwegveiligheid immers beter dan de veiligheidsinstantie in staat om op een neutrale wijze de tekortkomingen van de verschillende koninklijke en ministeriële besluiten en van de wetgeving betreffende de spoorwegveiligheid vast te stellen? Er is geen reden om de expertise uit te sluiten van de onderzoeksinstelling die belast is met het onderzoek van de ongevallen en incidenten bij de spoorwegen en die ook beschikt over heel nuttige informatie in verband met de soms meervoudige oorzaken. De hulp van de spoorwegondernemingen, de houders en de infrastructuurbeheerder zal misschien ook nuttig zijn.

La commission spéciale “Sécurité du rail” aura aussi un rôle à jouer en s’assurant que cet arrêté royal sera pris le plus rapidement car, si ce n’était pas le cas, la proposition de loi perdrait une part significative de sa pertinence et de sa force puisque les manquements opérationnels à la sécurité ferroviaire resteraient sans sanctions administratives. Le secrétaire d’État suggère également que l’on s’assure qu’en 2012, le fonds budgétaire relatif au fonctionnement de l’autorité de sécurité sera correctement doté. Il l’est de 4 470 000 euros pour 2011: il devrait l’être de l’ordre de 4 800 000 euros en 2012.

Le secrétaire d’État constate avec intérêt que la proposition de loi donne des garanties suffisantes en ce qui concerne les droits de la défense, permet le recours auprès de la cour d’appel de Bruxelles contre les décisions de l’autorité de sécurité, introduit le principe du doublement de l’amende en cas de récidive, règle la question du concours d’infraction et permet à l’autorité de sécurité de suspendre l’amende si durant 12 mois le contrevenant ne commet plus d’infraction, maintient la règle des sanctions pénales pour les infractions qui ne sont pas soumises à une sanction administrative et permet qu’en cas de circonstances atténuantes l’amende administrative puisse être réduite.

Toutes ces dispositions rendent le mécanisme équilibré et souple. Le fruit des amendes administratives sera versé au Trésor public et non pas au fonds budgétaire qui finance l’autorité de sécurité.

IV. — VOTES

Dans l’article 7, dans l’article 59*bis*, 16°, proposé, le renvoi à l’article 30, alinéa 1^{er}, est remplacé par un renvoi à l’article 30, alinéa 2. Il s’agit en l’espèce d’une rectification matérielle et non d’un amendement.

Un certain nombre de corrections techniques mineures sont acceptées par la commission.

Les articles 1^{er} à 8 sont successivement adoptés à l’unanimité sans modification — à l’exception des corrections techniques précitées. La proposition de loi est adoptée par un vote identique.

Le rapporteur,

La présidente,

Anthony DUFRANE

Maggie DE BLOCK

De bijzondere commissie “Spoorwegveiligheid” zal ook een rol moeten spelen door ervoor te zorgen dat dit koninklijk besluit zo spoedig mogelijk wordt genomen; mocht dat niet het geval zijn, dan zou het wetsvoorstel veel van zijn relevantie en kracht verliezen, aangezien de operationele tekortkomingen van de spoorwegveiligheid bestuurlijk niet zouden worden bestraft. De staatssecretaris suggereert ook ervoor te zorgen dat in 2012 het begrotingsfonds met betrekking tot de werking van de veiligheidsinstantie naar behoren wordt gestijfd. In 2011 ontvangt het 4,47 miljoen euro; in 2012 zou dat zowat 4,80 miljoen euro moeten zijn.

De staatssecretaris stelt met belangstelling vast dat het wetsvoorstel voldoende waarborgen biedt inzake de rechten van de verdediging, bij het hof van beroep van Brussel beroep tegen de beslissingen van de veiligheidsinstantie mogelijk maakt, het principe van de verdubbeling van de geldboete in geval van recidive instelt, het vraagstuk van de samenloop van inbreuken regelt en de veiligheidsinstantie de mogelijkheid biedt de geldboete te schorsen als de dader gedurende twaalf maanden geen inbreuk begaat, de regel van de strafrechtelijke sancties handhaaft voor inbreuken waarvoor geen bestuurlijke sanctie geldt en in geval van verzachtende omstandigheden de vermindering van de bestuurlijke geldboete mogelijk maakt.

Al die bepalingen maken de regeling evenwichtig en flexibel. De opbrengst van de bestuurlijke geldboetes zal aan de Schatkist worden gestort en niet aan het begrotingsfonds dat de veiligheidsinstantie financiert.

IV. — STEMMINGEN

In artikel 7 wordt in het voorgestelde artikel 59*bis*, in 16°, de verwijzing naar artikel 30, eerste lid, vervangen door een verwijzing naar artikel 30, tweede lid. Het betreft hier een materiële rechtzetting, geen amendement.

Een aantal kleinere technische correcties wordt door de commissie aanvaard.

De artikelen 1 tot 8 worden ongewijzigd — met uitzondering van voornoemde technische correctie — achtereenvolgens eenparig aangenomen. Het wetsvoorstel wordt met dezelfde stemming aangenomen.

De rapporteur,

De voorzitter,

Anthony DUFRANE

Maggie DE BLOCK