

BELGISCHE KAMER VAN  
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

1 februari 2018

**WETSONTWERP**  
op de politie van de spoorwegen

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS  
DE BELGIQUE

1<sup>er</sup> février 2018

**PROJET DE LOI**  
sur la police des chemins de fer

|                                                                                     | Blz. |
|-------------------------------------------------------------------------------------|------|
| <b>INHOUD</b>                                                                       |      |
| Samenvatting .....                                                                  | 3    |
| Memorie van toelichting .....                                                       | 4    |
| Voorontwerp .....                                                                   | 29   |
| Impactanalyse .....                                                                 | 53   |
| Advies van de Raad van State .....                                                  | 66   |
| Wetsontwerp .....                                                                   | 86   |
| Advies van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering...                                 | 116  |
| Advies van de Vlaamse Regering .....                                                | 118  |
| Advies van de Commissie voor de bescherming van<br>de persoonlijke levensfeer ..... | 132  |

|                                                                  | Pages |
|------------------------------------------------------------------|-------|
| <b>SOMMAIRE</b>                                                  |       |
| Résumé .....                                                     | 3     |
| Exposé des motifs .....                                          | 4     |
| Avant-projet .....                                               | 29    |
| Analyse d'impact .....                                           | 60    |
| Avis du Conseil d'État .....                                     | 66    |
| Projet de loi .....                                              | 86    |
| Avis du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale          | 117   |
| Avis du gouvernement de la Région flamande .....                 | 125   |
| Avis de la Commission de la protection de la vie<br>privée ..... | 143   |

*De regering heeft dit wetsontwerp op 1 februari 2018 ingediend.*

*Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 1<sup>er</sup> février 2018.*

*De “goedkeuring tot drukken” werd op 1 februari 2018 door de Kamer ontvangen.*

*Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 1<sup>er</sup> février 2018.*

|              |   |                                                                         |
|--------------|---|-------------------------------------------------------------------------|
| 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-GO!      | : | Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture                       |
| DéFI         | : | Démocrate Fédéraliste Indépendant                                       |
| PP           | : | Parti Populaire                                                         |
| Vuye&Wouters | : | Vuye&Wouters                                                            |

*Afkortingen bij de nummering van de publicaties:*

DOC 54 0000/000: Parlementair document van de 54<sup>e</sup> 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<sup>e</sup> 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*

**SAMENVATTING**

*Dit ontwerp neemt de gecoördineerde en aangepaste inhoud over van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen en van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen. Het strekt ertoe het principe van de administratieve geldboete in te voeren in het arsenaal van beschikbare maatregelen om gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein (ook in de stations en de parkings voor reizigers) en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur.*

**RÉSUMÉ**

*Le présent projet reprend en les coordonnant et en les adaptant, le contenu de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il vise à introduire le principe des amendes administratives dans l'arsenal de sanction des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du train (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire.*

## MEMORIE VAN TOELICHTING

### ALGEMENE TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Dit ontwerp neemt de gecoördineerde en aangepaste inhoud over van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen en van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen. Het strekt ertoe de rechtsfiguur van de administratieve geldboete in te voeren in het arsenaal van beschikbare maatregelen om gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein (ook in de stations en de parkings voor reizigers) en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur. Het ontwerp is geïnspireerd op teksten die reeds verschillende jaren bestaan, zoals de teksten tot regeling van de gemeentelijke administratieve boetes en de boetes waarin voorzien is in de wetgeving die van toepassing is op de andere openbaarvervoermaatschappijen (De Lijn, MIVB, TEC).

Momenteel leidt de vervolging van de onregelmatigheden waarop het ontwerp betrekking heeft systematisch tot een zware, lange en dure procedure.

De NMBS zet bijvoorbeeld 32 medewerkers in voor de minnelijke regeling van deze onregelmatigheden. In 2015 waren er, alleen al voor de vervoerbewijzen, 363 041 onregelmatigheden.

Jaarlijks vertrouwt de NMBS, na een eerste interne minnelijke fase, gemiddeld 180 000 onregelmatigheden toe aan haar externe dienstverleners (gerechtsdeurwaarders en advocaten) voor minnelijke of gerechtelijke invordering, wat op zich een kostprijs vertegenwoordigt van ongeveer 2,75 miljoen euro.

Op een gemiddelde van 125 000 onregelmatigheden die door de rechter zouden moeten worden beslecht, is het gerechtelijk apparaat slechts in staat om een uitspraak te doen over 4 000 onregelmatigheden. Dat heeft een groot inkomstenverlies tot gevolg, wat ten koste gaat van de openbare dienst en in het bijzonder van de reiziger.

Het is daarbij ook van belang te benadrukken dat in 85 % van de gevallen de uitspraak bij verstek wordt gewezen. We moeten bijgevolg concluderen dat de procedure via de gewone rechter in de meeste gevallen niet het meest kostenefficiënte, doeltreffende en adequate middel is om fraude te bestrijden.

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### EXPOSÉ GÉNÉRAL

MESDAMES, MESSIEURS,

Le présent projet, qui reprend en les coordonnant et en les adaptant, le contenu de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer, vise à introduire la notion juridique de l'amende administrative dans l'arsenal de sanction des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire. Pour ce faire, le projet s'inspire de textes existants depuis plusieurs années et régissant les amendes administratives communales ainsi que celles prévues dans les législations applicables aux autres sociétés publiques de transport en commun (De Lijn, STIB, TEC).

À l'heure actuelle, la poursuite des irrégularités visées par le projet implique systématiquement une procédure lourde, longue et coûteuse.

À titre d'exemple, la SNCB consacre 32 agents à la procédure de recouvrement à l'amiable de ces irrégularités qui étaient au nombre de 363 041 en 2015, rien qu'en ce qui concerne les irrégularités liées au titre de transport.

Chaque année, après une première phase amiable interne, la SNCB confie en moyenne 180 000 irrégularités pour recouvrement amiable ou judiciaire à ses prestataires externes (huissiers de justice et avocats) ce qui représente pour elle un coût d'environ 2,75 millions d'euros.

D'autre part, chaque année, sur une moyenne de 125 000 irrégularités qui devraient pouvoir faire l'objet d'une procédure judiciaire, l'appareil judiciaire n'est en mesure de rendre jugement qu'en ce qui concerne 4 000 irrégularités. Cela a pour conséquence une perte de revenus importante au détriment du service public et spécialement du voyageur.

Il est à cet égard important de souligner que 85 % de ces jugements sont rendus par défaut. Il faut donc en conclure que le recours au juge judiciaire n'est, pour la plus grande majorité des cas, pas le moyen le plus économique, efficient et pertinent pour lutter contre la fraude.

De doelstelling van de invoering van het mechanisme van administratieve geldboetes is drieledig:

- een afdoend antwoord bieden op de gepleegde strafbare feiten, om te vermijden dat er een gevoel van straffeloosheid ontstaat bij de daders en onbegrip bij het publiek en het personeel dat geconfronteerd wordt met de overlast, en dit binnen een redelijke termijn. De structuur van het gerechtelijk apparaat maakt het gelet op de eigen beperkingen (prioriteiten, procedureregels en achterstand) immers niet altijd mogelijk om deze voorwaarde na te leven;

- aanzienlijke besparingen realiseren (in geld, in tijd en in middelen), zowel voor de NMBS als Infrabel;

- het werk te verlichten voor het parket – en bijgevolg ook voor de politiediensten – alsook voor de rechtbanken.

Onder de gedragingen die het ontwerp doeltreffender wil bestraffen, vinden we onder andere vandalisme en het beschadigen van materieel of spoorweginfrastructuur, “trespassing”, onregelmatigheden met de vervoerbewijzen (die in sommige gevallen aanleiding zijn tot agressie ten opzichte van de treinbegeleiders tijdens controles), of ook alle gedragingen die de veiligheid van de spoorwegexploitatie in gevaar brengen.

Net als de huidige teksten, gaat het ontwerp in beginsel ervan uit dat iedere inbreuk op de vermelde verplichtingen wordt bestraft met een correctionele gevangenisstraf van 8 dagen tot 5 jaar en een geldboete van minstens 26 euro, of slechts een van deze straffen.

In afwijking van dit beginsel, voorziet het ontwerp erin dat sommige gedragingen:

- hetzij uit de strafrechtelijke sfeer worden gehaald (hoofdzakelijk gedragingen die de veiligheid niet in het gedrang brengen) en enkel nog in aanmerking komen voor een administratieve geldboete;

- hetzij strafrechtelijk strafbaar blijven, maar subsidair aanleiding kunnen geven tot een administratieve geldboete indien het parket geen initiatief neemt binnen een precieze termijn.

Deze overtredingen, die in vier categorieën worden onderverdeeld, worden naargelang het geval, bestraft met:

- in categorie 1: een geldboete van 50 euro;
- in categorie 2: een geldboete van 100 euro;

L’objectif avec la mise en place du mécanisme des amendes administratives est triple:

- apporter une réponse effective à l’infraction commise, afin d’éviter un sentiment d’impunité chez les auteurs et d’incompréhension au sein du public et du personnel confronté aux incivilités, et ce, dans un délai raisonnable, condition que la structure judiciaire ne permet pas toujours de respecter compte tenu de ses propres contraintes (priorités, règles de procédures et arriéré);

- réaliser d’importantes économies (d’argent, de moyens et de temps), au niveau de la SNCB et d’Infrabel;

- désengorger le Parquet – et donc également les services de police – ainsi que les tribunaux.

Au rang des comportements que le projet vise à sanctionner plus efficacement, on retrouve notamment le vandalisme et la dégradation de matériel ou de l’infrastructure ferroviaire, le “trespassing”, les irrégularités aux titres de transport (pouvant dans certains cas dégénérer en agression des accompagnateurs lors des contrôles), ou encore les comportements mettant en danger la sécurité de l’exploitation ferroviaire.

Tout comme les textes actuels, le projet pose pour principe que les infractions qui y sont visées sont sanctionnées par une peine correctionnelle d’emprisonnement de 8 jours à 5 ans et une amende de 26 euros au moins ou l’une de ces peines seulement.

Par dérogation à ce principe, le projet prévoit que certains comportements:

- soit sortent de la sphère pénale (essentiellement des attitudes qui ne mettent pas en cause la sécurité) et font uniquement l’objet d’une sanction administrative;

- soit restent pénalement incriminés mais peuvent donner lieu à une amende administrative, à titre subsidiaire, si le Parquet ne prend pas d’initiative dans un délai précis.

Réparties en quatre catégories, ces infractions sont punies, suivant le cas:

- en catégorie 1: d’une amende de 50 euros;
- en catégorie 2: d’une amende de 100 euros;

- in categorie 3: een geldboete van 250 euro;
- in categorie 4: een geldboete van 300 euro.

De voornoemde tarieven kunnen worden verhoogd in geval van herhaling, m.a.w. wanneer er binnen de 365 dagen na de eerste overtreding een nieuwe overtreding wordt vastgesteld.

De procedure omvat de tussenkomst van vaststellende beambten (aangewezen door de Koning en beëdigd om overtredingen vast te stellen) en bestraffende beambten (aangewezen om bepaalde overtredingen te bestraffen) die handelen in totale onafhankelijkheid de eenen van de anderen.

De bestraffende beambte beschikt vanaf het proces-verbaal waarin de feiten worden vastgesteld over een termijn van één jaar om een administratieve geldboete op te leggen. Hiertoe deelt hij de overtreder de feiten mee die hem ten laste worden gelegd, de sanctie die hij of zij riskeert en het proces-verbaal van vaststelling, waarbij de betrokkene geïnformeerd wordt over zijn recht om zijn verweermiddelen te doen gelden (binnen een precieze termijn en voor wat de overtredingen betreft van categorie 4, met de mogelijkheid van een mondelinge verweer), zijn dossier te raadplegen en om zich eventueel te laten bijstaan door een advocaat.

Als het om een minderjarige gaat, heeft hij bovendien altijd het recht zijn verweer mondeling uiteen te zetten en dient de bestraffende beambte erop toe te zien dat er een raadsman wordt aangesteld om hem bij te staan.

Bij het verstrijken van de termijn waarbinnen de verweermiddelen moeten worden uiteengezet, kan de overtreder de in de wet bepaalde administratieve geldboete opgelegd krijgen door middel van een gemotiveerde beslissing.

De beslissing heeft uitvoerbare kracht na het verstrijken van een termijn van een maand vanaf haar kennisgeving: tijdens die periode kan de betrokken persoon een beroep instellen bij de politierechtbank, of bij de familierechtbank indien het een minderjarige betreft.

De opbrengst van de geldboete komt toe aan het bedrijf waarvan de bestraffende beambte afhangt.

- en catégorie 3: d'une amende de 250 euros;
- en catégorie 4: d'une amende de 300 euros.

En cas de récidive, c'est-à-dire en cas de constat d'une nouvelle infraction commise dans les 365 jours qui suivent la première, ces tarifs peuvent être majorés.

La procédure implique l'intervention d'agents constatateurs (désignés par le Roi et assermentés pour constater les infractions) et d'agents sanctionneurs (désignés pour sanctionner certaines infractions) agissant en toute indépendance les uns vis-à-vis des autres.

L'agent sanctionneur dispose d'un délai d'un an à compter du procès-verbal constatant l'infraction pour infliger une amende administrative: à cette fin, elle communique au contrevenant les faits reprochés, la sanction à laquelle il ou elle s'expose, ainsi que le PV de constat, la personne mise en cause se voyant informée de son droit de faire valoir ses moyens de défense (dans un délai précis et, pour les infractions de la catégorie 4, possibilité de demander à présenter sa défense oralement), de consulter son dossier et de se faire éventuellement assister par un avocat.

S'il s'agit d'un mineur d'âge, il a en outre toujours le droit de demander à présenter sa défense oralement et il appartient à l'agent sanctionneur de veiller à ce qu'un avocat soit désigné pour l'assister.

À l'expiration du délai imparti pour faire connaître sa défense, le contrevenant peut se voir infliger l'amende administrative légalement prévue par une décision motivée.

La décision a force exécutoire à l'expiration d'un délai d'un mois à compter de sa notification: pendant cette période, la personne intéressée peut introduire un recours devant le Tribunal de police ou, s'il s'agit d'un mineur, devant le Tribunal de la famille.

Le produit de l'amende revient à la société dont dépend l'agent sanctionneur.

## ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

## Artikel 1

Dit artikel behoeft geen nadere toelichting.

## TITEL 1

*Definities*

## Art. 2

Dit artikel omvat de definities et o.m. deze van de vaststellende beambte en de bestraffende beambte.

De definitie van vaststellende beambte is duidelijker dan deze in artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen. Hoewel de huidige tekst betrekking heeft op de agenten van de politiediensten en de personeelsleden van HR-Rail die ter beschikking zijn gesteld van de NMBS en van Infrabel, heeft de nieuwe definitie in het algemeen betrekking op de personeelsleden van de stationsbeheerder, van de infrastructuurbeheerder, van de spoorwegondernemingen en van de veiligheidsdienst, aangewezen door de Koning en daartoe beëdigd.

De definitie van bestraffende beambte verduidelijkt dat deze persoon uiteraard niet dezelfde kan zijn dan diegene die de overtreding heeft vastgesteld. Hij of zij kan daarentegen wel tot hetzelfde bedrijf of dezelfde eenheid behoren indien het maar gaat om verschillende en onderscheiden diensten die een totaal onafhankelijk optreden waarborgen.

De mogelijkheid om de bevoegdheid om vast te stellen en te bestraffen toe te kennen aan onderscheiden diensten binnen éénzelfde rechtspersoon, zonder afbreuk te doen aan de garanties van een eerlijk proces, is terug te vinden in verschillende domeinen van de bestaande wetgeving:

— de Vlaamse decreten betreffende radio-omroep en televisie (art. 176 van de gecoördineerde teksten van 5 maart 2005);

— de wet betreffende de gemeentelijke administratieve sancties van 24 juni 2013;

— het decreet van 21 december 1989 betreffende de diensten voor het openbaar vervoer in het Waalse Gewest (art. 36 ter en quater);

## COMMENTAIRES DES ARTICLES

Article 1<sup>er</sup>

Cet article n'appelle pas de commentaire particulier.

TITRE 1<sup>RE</sup>*Définitions*

## Art. 2

Cet article comprend les définitions et notamment celles de l'agent constatateur et de l'agent sanctionnateur.

La définition de l'agent constatateur est plus précise que dans l'article 10 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer. Tandis que le texte actuel vise les agents des services de police et les agents de HR-Rail mis à disposition de la SNCB et d'Infrabel, la nouvelle définition vise plus généralement les membres du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et du service de sécurité, désignés par le Roi et assermentés à cette fin.

La définition de l'agent sanctionnateur précise que cette personne ne peut évidemment pas être la même que celle qui a constaté l'infraction. Par contre, il ou elle peut relever de la même société ou entité, dès lors qu'il s'agit de personnes relevant de services différents et séparés de manière à assurer leur totale indépendance d'action.

La possibilité de confier un pouvoir de constatation et de sanction à des organes distincts d'une même personne morale, sans méconnaître les garanties du procès équitable, se retrouve dans différents domaines de la législation actuelle:

— les décrets flamands relatifs à la radiodiffusion et à la télévision (art. 176 des textes coordonnés du 5 mars 2005);

— la loi relative aux sanctions administratives communales du 24 juin 2013;

— le décret du 21 décembre 1989 relatif au service de transport public de personnes en Région wallonne (art. 36 ter et quater);

— de wet van 17 januari 2013 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector.

Tot slot, werden bepaalde bestanddelen van de definitie “station” verduidelijkt op basis van objectieve elementen gebaseerd op de wet van 10 april 1990 tot regeling van de private en bijzondere veiligheid.

## TITEL 2

### *Verplichtingen van het publiek en van de reizigers*

## HOOFDSTUK 1

### **Verplichtingen van het publiek in het algemeen**

#### **Afdeling 1**

#### *Algemeen*

#### Art. 3

Dit artikel neemt artikel 12 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over en vult het ook aan met de instructies en consignes die uitgaan van de politiediensten en het personeel van de veiligheidsdienst, de infrastructuurbeheerder en van de stationsbeheerder. De bedoelde instructies moeten erop gericht zijn om in de gegeven omstandigheden de veiligheid en de orde te handhaven.

#### Art. 4

Dit artikel preciseert dat de verbodsbepalingen en beperkingen die door de wet worden opgelegd aan het publiek in het algemeen, niet van toepassing zijn op de politiediensten, militaire diensten en de hulp- en spoeddiensten. De bedoeling is te verhinderen dat bepaalde verbodsbepalingen de normale en wettelijke uitoefening van hun functies zouden belemmeren, zonder hen evenwel privileges toe te kennen die de regels van het gemeen recht overschrijden op het vlak van respect voor de privacy en bescherming van de private plaatsen, bijvoorbeeld.

Het tweede lid bepaalt dat de politiediensten, militaire diensten en hulpdiensten zich aan de exploitatieveiligheidsvoorschriften moeten houden zoals bepaald in de Spoorcodex. Het is immers essentieel dat deze diensten bijvoorbeeld de instructies naleven van het personeel van de infrastructuurbeheerder met betrekking tot het verkeer op de sporen.

— la loi du 17 janvier 2013 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges.

Enfin, certains éléments de la définition de la “gare” ont été précisés sur base d’éléments plus objectifs inspirés de la loi du 10 avril 1990 sur la sécurité privée et particulière.

## TITRE 2

### *Obligations du public et des voyageurs*

## CHAPITRE 1<sup>ER</sup>

### **Obligations du public en général**

#### **Section 1<sup>re</sup>**

#### *Généralités*

#### Art. 3

Cet article reprend et complète l’article 12 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer en visant également les instructions et consignes des services de police et du personnel du service de sécurité, du gestionnaire de l’infrastructure et du gestionnaire de la gare. Les instructions concernées doivent viser à sauvegarder la sécurité et à maintenir l’ordre dans des circonstances données.

#### Art. 4

Cet article précise que les interdictions et restrictions imposées par la loi au public en général ne s’appliquent pas aux services de police, militaires et services de sécurité ou d’urgence. L’objectif est d’empêcher que certaines interdictions prévues n’entravent l’exercice normal et légal de leurs fonctions, sans pour autant leur donner de prérogatives allant au-delà des règles de droit commun en matière de respect de la vie privée et de protection des lieux privés, par exemple.

Le second alinéa précise quant à lui que les services de police, militaires et services d’urgence doivent se conformer aux prescriptions en matière de sécurité d’exploitation prévues par le code ferroviaire. Il est en effet essentiel que ces services respectent par exemple les instructions du personnel du gestionnaire de l’infrastructure en ce qui concerne la circulation sur les voies.

## Art. 5

Dit artikel neemt artikel 3 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over, met wijzigingen en aanvullingen. Het artikel somt een reeks algemene verbodsbepalingen op en voegt een nieuwe bepaling toe (punt 6°) om de strijd aan te gaan tegen onbehoorlijke daden die worden gesteld met betrekking tot uitrustingen van stations en haltes, bestemd voor de veiligheid en het comfort van de reizigers (alarminstallaties, roltrap, lift ...).

Er dient bovendien te worden opgemerkt dat het hinderen van het spoorverkeer zoals bedoeld in punt 1° niet mag worden verward met de hinder die een opzet van kwade trouw inhoudt, zoals bedoeld in artikel 406 van het Strafwetboek en die wordt bestraft met opsluiting van 5 tot 10 jaar. Het punt 1° heeft betrekking op elk gedrag dat van aard is het spoorverkeer te beletten, te hinderen, te vertragen of in gevaar te brengen en, in het algemeen, de spoorwegexploitatie te verstoren.

## Art. 6

Dit artikel neemt, in licht aangepaste vorm, het artikel 4 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over. Het artikel somt een reeks algemene verbodsbepalingen op. De nieuwe bepaling vervolledigt de lijst van personen die bevoegd zijn, bij wijze van uitzondering, om in het kader van hun bevoegdheden zekere handelingen te stellen die in het algemeen verboden zijn voor het publiek.

## Afdeling 2

*Plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het publiek*

## Art. 7

Dit artikel neemt artikel 5 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over, met wijzigingen en aanvullingen. Het somt een reeks verbodsbepalingen op met betrekking tot de plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het publiek en voegt twee nieuwe punten toe. Het eerste (4°) verduidelijkt het huidige artikel 12, 1° van het bovenvermelde koninklijk besluit door het betreden van de ruimtes van de spoorvoertuigen die uitdrukkelijk voorbehouden zijn voor het veiligheidspersoneel (bestuurders, begeleiders, ...), te verbieden voor het

## Art. 5

Cet article reprend en l'adaptant et en le complétant l'article 3 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il énumère une série d'interdictions générales et ajoute une nouvelle disposition (le point 6°) visant à lutter contre les incivilités commises par rapport aux dispositifs des gares et arrêts qui sont destinés à la sécurité et au confort des voyageurs (dispositifs d'alarme, escalator, ascenseur...).

Il convient, en outre, de préciser que l'entrave à la circulation ferroviaire visée au point 1° ne doit pas se confondre avec celle, nécessitant une intention dolosive, visée à l'article 406 du Code pénal et punie par une peine criminelle de réclusion de 5 à 10 ans. Le point 1° vise tout comportement susceptible d'empêcher, d'entraver, de ralentir ou de mettre en danger le trafic ferroviaire et, de manière générale, de perturber l'exploitation ferroviaire.

## Art. 6

Cet article reprend en l'adaptant légèrement l'article 4 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il énumère une série d'interdictions générales. La nouvelle disposition complète la liste des personnes autorisées, à titre dérogatoire, à adopter dans le cadre de leurs fonctions certains comportements qui sont interdits au public en général.

## Section 2

*Des endroits non accessibles au public*

## Art. 7

Cet article reprend en l'adaptant et en le complétant légèrement l'article 5 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il énumère une série d'interdictions relatives aux endroits non accessibles au public et ajoute deux nouveaux points. Le premier (4°) explicite l'actuel article 12, 1° de l'arrêté royal susvisé en interdisant au public de s'introduire dans les espaces des véhicules ferroviaires expressément réservés au personnel de sécurité (conducteurs, accompagnateurs,...). Le deuxième (5°) est nouveau et vise à lutter contre la

publiek. Het tweede (5°) is nieuw en is bedoeld om de strijd aan te gaan met het toenemend probleem van “trespassing”, die de oorzaak is van tal van ongevallen.

### Afdeling 3

*Plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek  
of voor de reizigers*

#### Art. 8 en 9

Deze artikelen hernemen ten dele de artikelen 6 en 7 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over. De nieuwe bepalingen verduidelijken de huidige tekst door een onderscheid te maken tussen enerzijds hetgeen in het algemeen verboden is (art. 8) en anderzijds hetgeen verboden is maar waarvan kan worden afgeweken mits, naargelang het geval, er vooraf sprake is van een toestemming van de stationsbeheerder of de spoorwegonderneming (art. 9).

#### *Betreffende artikel 8:*

Het nieuwe punt 1° past het oude artikel 6, 1° en 2° aan en viseert diverse vormen van onbetamelijk gedrag zoals verontreiniging en beschadiging van materieel, verstoring van de orde of de rust van de aanwezigen door onzindelijkheid, ongepaste en ongewenste fysieke contacten, of door bepaalde uitlatingen of handelingen.

Onder ongepaste fysieke contacten wordt elk fysiek contact bedoeld met lichaamsdelen die als intiem worden beschouwd (zie bijvoorbeeld, maar niet uitsluitend, het “frotteurisme” in het openbaar vervoer) en gedragingen die aanstootgevend kunnen overkomen bij de overige reizigers.

Onder ongewenste fysieke contacten wordt verstaan dat de persoon die het slachtoffer is van dergelijke contacten laat blijken dat hij of zij daar niet mee instemt.

Onder uitlatingen of handelingen die storend zijn worden onder meer gerekend nutteloos geroep, het al te luidruchtig telefoongebruik en in het algemeen wat doorgaans wordt beschouwd als een te verregaande vorm van vrijpostigheid t.a.v. andere personen.

Het nieuwe punt 2° betreft het bestraffen van gewelddadige daden of gewelddadig gedrag waarvan, bijvoorbeeld, het begeleidingspersoneel regelmatig het slachtoffer is.

problématique croissante du “trespassing” qui est à l’origine de nombreux incidents.

### Section 3

*Des endroits accessibles au public  
ou aux voyageurs*

#### Art. 8 et 9

Ces articles reprennent en partie les articles 6 et 7 de l’arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Les nouvelles dispositions visent à clarifier le texte actuel en distinguant d’une part les interdictions générales (art.8) et d’autre part les interdictions pouvant faire l’objet d’une dérogation préalable, selon le cas, du gestionnaire de gare ou de l’entreprise ferroviaire (art.9).

#### *Concernant l’article 8:*

Le nouveau point 1° adapte l’ancien article 6, 1° et 2° et vise différentes formes de comportement inapproprié, telles que des souillures ou des dégâts de matériel, la perturbation de l’ordre ou le calme des personnes présentes suite à un état de malpropreté, des contacts physiques inappropriés ou non consentis, ou certaines déclarations ou actes.

Les contacts physiques inappropriés désignent tout contact physique à des parties du corps considérées comme intimes (cf. notamment, mais pas exclusivement, le phénomène des “frotteurs” dans les transports en commun), ainsi que les comportements qui peuvent choquer les autres voyageurs.

Les contacts physiques sont non consentis lorsque la personne qui est victime de ces contacts manifeste qu’elle n’y consent pas.

Au nombre des déclarations et actes incommodes figurent, entre autres, les cris inutiles, l’usage trop bruyant du téléphone et, de façon générale, ce qui est communément considéré comme une forme excessive d’effronterie à l’égard d’autres personnes.

Le nouveau point 2° vise quant à lui à réprimer les gestes et comportements violents dont, par exemple, les membres du personnel accompagnant sont régulièrement victimes.

Het nieuwe punt 3° werd toegevoegd om beschadiging en alle onbevoegd gebruik tegen te gaan van bepaalde uitrustingen die duidelijk niet bestemd zijn voor gebruik door het publiek (bv.: vertreksein op het perron, intercom, bediening van de noodrem, kasten van elektriciteit/verwarming) en die de spoorwegexploitatieveiligheid in het gedrang kunnen brengen.

Het nieuwe punt 4° herneemt het oude artikel 7, 7°.

Het nieuwe punt 5° heeft betrekking op de correcte toepassing in spoorwegruimtes van de wet van 22 december 2009 betreffende een algemene regeling voor rookvrije gesloten plaatsen toegankelijk voor het publiek en ter bescherming van werknemers tegen tabaksrook.

Het nieuwe punt 7° neemt het oude artikel 7,4° over.

#### *Betreffende artikel 9:*

Het nieuwe punt 1° neemt het oude artikel 7,1° over.

Het nieuwe punt 2° neemt het oude artikel 7,2° over.

Het nieuwe punt 3° neemt het oude artikel 7,3° over.

Het nieuwe punt 4° neemt het oude artikel 7,5° over.

Het nieuwe punt 5° vervolledigt het oude artikel 7,6° door het ook van toepassing te maken op hoverboards, elektrische scooters en andere hiermee gelijkgestelde toestellen waarvan het gebruik niet is toegestaan in het station of in de spoorvoertuigen. Er wordt in de tekst ervoor zorg gedragen dat de toestellen die het mogelijk maken dat personen met een beperkte mobiliteit zich kunnen verplaatsen (bv. een elektrische rolstoel), buiten de toepassing vallen van de bepaling.

#### Art. 10

Dit artikel neemt artikel 8 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over voor wat het verbod op bedelarij betreft.

#### Art. 11

Dit artikel neemt artikel 9 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over en past het aan. Het somt de regels en de verbodsbepalingen op met betrekking tot

Le nouveau point 3° a été ajouté afin de lutter contre la dégradation ainsi que toute utilisation maladroite de certains dispositifs, qui ne sont clairement pas destinés à l'usage du public (ex.: signal de départ sur le quai, interphone, commande de freinage d'urgence, boîtiers électrique/chauffage) et qui peuvent mettre en danger la sécurité d'exploitation ferroviaire.

Le nouveau point 4° reprend l'ancien article 7, 7°.

Le nouveau point 5° vise à assurer la correcte application de la loi du 22 décembre 2009 instaurant une réglementation générale relative à l'interdiction de fumer dans les lieux fermés accessibles au public et à la protection des travailleurs contre la fumée du tabac dans les espaces ferroviaires.

Le nouveau point 7° reprend l'ancien article 7, 4°.

#### *Concernant l'article 9:*

Le nouveau point 1° reprend l'ancien article 7, 1°.

Le nouveau point 2° reprend l'ancien article 7, 2°.

Le nouveau point 3° reprend l'ancien article 7, 3°.

Le nouveau point 4° reprend l'ancien article 7, 5°.

Le nouveau point 5° complète l'ancien article 7, 6° afin de viser également les hoverboards, trottinettes électriques et autres engins assimilés dont l'utilisation n'est pas autorisée dans la gare ou les véhicules ferroviaires. Le texte prend toutefois soin d'exclure de son champ d'application les dispositifs permettant le déplacement des personnes à mobilité réduite (ex.: une chaise roulante électrique).

#### Art. 10

Cet article reprend l'article 8 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer concernant l'interdiction de la mendicité.

#### Art. 11

Cet article reprend et adapte l'article 9 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il énumère les règles et les interdictions relatives au stationnement de véhicules dans

het parkeren van voertuigen in de stations en parkings beheerd door de stationsbeheerder of een filiaal.

## HOOFDSTUK 2

### Verplichtingen van de reizigers

#### Afdeling 1

##### *Algemeen*

#### Art. 12

Dit artikel neemt, in licht aangepaste vorm, het artikel 11 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over. Het heeft betrekking op de verplichtingen van de reizigers en somt een reeks verbodsbepalingen op in verband met het in- of uitstappen.

#### Art. 13

Dit artikel neemt, in licht aangepaste vorm, de artikelen 12 en 13 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over. Het heeft betrekking op de verplichtingen van de reizigers en somt een reeks gedragingen op die verboden zijn in spoorvoertuigen.

#### Afdeling 2

##### *Vervoerbewijzen*

#### Art. 14

Dit artikel bepaalt de voorwaarden om toegang te krijgen tot de spoorvoertuigen (§ 1) en tot de perrons (§ 2).

Zoals in het Europese recht en meer in het bijzonder in het artikel 9 van bijlage 1 van Verordening (EG) nr. 1371 van het Europees parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer, bepaalt artikel 14 dat de spoorvoertuigen in de regel enkel toegankelijk zijn voor de reizigers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs. Wat dit laatste betreft, wordt voortaan verduidelijkt dat in de gevallen waarin de controle van de geldigheid van een vervoerbewijs de controle noodzakelijk maakt van de identiteit van de reiziger, deze laatste gehouden is om zich te identificeren door middel van een officieel document voorzien van een foto en niet langer op eender welke wijze. In de praktijk blijkt inderdaad dat te veel personen

les gares et parkings gérés par le gestionnaire de gare ou une filiale.

## CHAPITRE 2

### Obligations des voyageurs

#### Section 1<sup>re</sup>

##### *Généralités*

#### Art. 12

Cet article reprend en l'adaptant légèrement l'article 11 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il concerne les obligations des voyageurs et énumère une série d'interdictions concernant la montée dans un véhicule ferroviaire ou la descente d'un véhicule ferroviaire.

#### Art. 13

Cet article reprend en l'adaptant légèrement les articles 12 et 13 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il concerne les obligations des voyageurs et énumère une série de comportements interdits à bord d'un véhicule ferroviaire.

#### Section 2

##### *Titres de transport*

#### Art. 14

Cet article prévoit les conditions dans lesquelles les personnes peuvent accéder aux véhicules ferroviaires (§ 1) et aux quais (§ 2).

À l'instar du droit européen, et plus particulièrement de l'article 9 de l'Annexe 1 du Règlement (CE) n° 1371/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires, l'article 14 dispose qu'en règle générale les véhicules ferroviaires ne sont accessibles qu'aux personnes disposant d'un titre de transport valable. A cet égard, il est désormais précisé que dans les cas où le contrôle de la validité d'un titre de transport nécessite de vérifier l'identité du voyageur, celui-ci sera tenu de s'identifier au moyen d'un document officiel comprenant une photographie et non plus de quelque manière que ce soit. La pratique montre en effet que de trop nombreuses personnes communiquent des documents qui ne permettent pas d'établir avec certitude leur

documenten voorleggen die het niet mogelijk maken om met zekerheid hun identiteit aan te tonen (bijvoorbeeld, door middel van een abonnement bij een sportclub, een klasagenda, voorheen een SIS-kaart, ...), wat tot fraude leidt.

Uiteraard, wanneer lastens een reiziger een overtreding wordt vastgesteld wegens afwezigheid van een geldig vervoerbewijs omdat op het ogenblik van de controle van de geldigheid van zijn of haar vervoerbewijs deze niet in staat is om zijn identiteit aan te tonen met het oog op de geldigheid van zijn vervoerbewijs, dan kan deze zich in de periode volgend op de reis bij de vervoersmaatschappij in regel stellen door aan te tonen dat op het ogenblik van de vaststelling van de overtreding, zijn vervoerbewijs aan alle voorwaarden inzake geldigheid voldeed.

Tot slot, deze bepaling maakt het mogelijk dat de spoorwegondernemingen in hun vervoersvoorwaarden in uitzonderingen voorzien op de regel dat het verplicht is om in het bezit te zijn van een geldig vervoerbewijs vooraleer in de trein te stappen. Er wordt in het bijzonder gedacht aan de mogelijkheid die aan de reizigers wordt gelaten om zich een vervoerbewijs aan te schaffen aan boord van de trein of, in uitzonderlijke gevallen, om zich in regel te stellen bij het bedrijf na afloop van de reis.

Paragraaf 2 definieert de voorwaarden voor toegang tot de perrons. Als algemene regel geldt dat deze enkel toegankelijk zijn voor de reizigers en de personen die hen begeleiden bij hun vertrek of die wachten op hun aankomst. De spoorwegondernemingen kunnen, in overleg met de infrastructuurbeheerder of de stationsbeheerder, echter in een aantal uitzonderingsgevallen voorzien. We denken onder andere aan de gevallen waarin toegang tot de perrons toegestaan wordt voor personen die toegang willen tot een handelszaak op het perron of voor culturele manifestaties die een bezoek aan het station omvatten.

#### Art. 15

Dit artikel verbiedt de gedragingen bedoeld in artikel 14.

#### Art. 16

Dit artikel neemt, in aangepaste vorm, het artikel 16 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over. Deze nieuwe bepaling verbiedt namaking, vervalsingen of de identiteit van derden te misbruiken.

identité (par exemple, au moyen d'un abonnement à un club sportif, un journal de classe, anciennement la carte SIS, ...) ce qui aboutit à des cas de fraude.

Bien entendu, si un voyageur fait l'objet d'un constat d'infraction pour absence de titre de transport valable, car au moment du contrôle de la validité de son titre de transport il n'est pas en mesure de prouver son identité alors que cet élément est nécessaire pour établir la validité de son titre de transport, il pourra se régulariser postérieurement au voyage auprès de la société de transport en démontrant qu'au moment du constat d'infraction, son titre de transport remplissait toutes les conditions de validité.

Enfin, cette disposition autorise les entreprises ferroviaires à prévoir dans leurs conditions de transport des exceptions à la règle selon laquelle il est obligatoire de détenir un titre de transport valable avant de monter à bord du train. On songe particulièrement à la possibilité laissée aux voyageurs d'acquiescer un titre de transport à bord du train ou, dans des cas exceptionnels, la possibilité de se régulariser postérieurement au voyage auprès de la société.

Le paragraphe 2 définit les conditions auxquelles les personnes peuvent accéder aux quais. En règle générale, ceux-ci ne sont accessibles qu'aux voyageurs et aux personnes qui les accompagnent avant leur départ ou qui attendent leur arrivée. Les entreprises ferroviaires, en concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure ou de la gare, peuvent toutefois prévoir un certain nombre d'exceptions à cette règle. On songe notamment à des hypothèses où l'accès aux quais serait toléré pour les personnes souhaitant accéder à un commerce situé sur le quai ou pour des manifestations culturelles comprenant une visite de la gare.

#### Art. 15

Cet article consacre en interdictions les comportements visés par l'article 14.

#### Art. 16

Cet article reprend en l'adaptant l'article 16 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Cette nouvelle disposition interdit les contrefaçons, falsifications et usurpation d'identité.

## Art. 17

Dit artikel neemt artikel 17 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over en past het aan door de uitdrukking “beëdigd statutair personeelslid” te vervangen door de nieuwe definitie, te weten “vaststellende beambte”. Dit artikel is noodzakelijk om de naleving van de artikelen 14 tot 16 te garanderen. Het geeft de vaststellende beampten immers de bevoegdheid om aan alle personen die zich op de plaatsen bevinden waarvan de toegang uitsluitend voorbehouden is aan de reizigers, te vragen hun vervoerbewijs en ieder ander document waarin de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming voorzien, te tonen.

De vermelding “ieder ander document” is noodzakelijk omdat sommige vervoerbewijzen slechts geldig zijn wanneer voldaan is aan bepaalde voorwaarden die strikt gedefinieerd worden in de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming (identiteit, leeftijd, hoedanigheid ...). Om de geldigheid van het vervoerbewijs te controleren, kan het dus nodig zijn om informatie op een ander document te controleren (bv. identiteitsbewijs, attest, enz.).

**Afdeling 3***Passagiersvergoedingen*

## Art. 18

Dit artikel verwijst naar de “Diabolo-toeslag” waarin artikel 12 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen voorziet. Het betreft een vergoeding ten laste van de reizigers die, behoudens uitzonderingen, de trein naar of in Brussels Airport-Zaventem nemen en die nauwkeurig omschreven wordt in de voormelde wet.

**HOOFDSTUK 3****Maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan**

## Art. 19

Dit artikel neemt ten dele artikel 1 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over.

## Art. 17

Cet article reprend en l’adaptant l’article 17 de l’arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer en remplaçant l’expression “agent statutaire assermenté” par la nouvelle définition, à savoir “agent constatateur”. Cet article est le corollaire nécessaire pour assurer le respect des articles 14 à 16, car il prévoit le pouvoir, dans le chef des agents constata-teurs, de demander à toute personne se trouvant dans un endroit dont l’accès est exclusivement réservé aux voyageurs de présenter leur titre de transport et tout autre document prévu par les conditions de transport de l’entreprise ferroviaire concernée.

La référence à “tout autre document” est nécessaire dans la mesure où certains titres de transport ne sont valables que si certaines conditions, strictement définies dans les conditions de transport de l’entreprise ferroviaire concernée (identité, âge, qualité, ...), sont remplies. Afin de contrôler la validité du titre de transport, il peut donc s’avérer nécessaire de vérifier une information figurant sur un autre document (par ex.: carte d’identité, attestation, etc.).

**Section 3***Redevances Passagers*

## Art. 18

Cet article se réfère à la redevance dite “Diabolo” prévue par l’article 12 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer. Il s’agit d’une redevance définie dans la loi précitée à charge des voyageurs empruntant le train au départ de ou à destination de Brussels Airport-Zaventem, sauf exceptions.

**CHAPITRE 3****Mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation**

## Art. 19

Cet article reprend partiellement l’article 1<sup>er</sup> de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

## Art. 20

Dit artikel neemt artikel 2 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over en past het lichtjes aan door het oud begrip van “vrije rand”, wat vaak leidde tot interpretatieproblemen voor de aangelanden van de spoorwegen, te schrappen. Dit begrip werd vervangen door een eenvoudig systeem van maximale hoogte van de gewassen langs de spoorwegen. De nieuwe bepaling voert ook de mogelijkheid in om op wettelijke wijze vegetatie te behouden op de taluds van de spoorwegen. Wat dit betreft en met het oog op de bescherming van het milieu, wordt de aangelanden aangeraden om te kiezen voor plantensoorten waarvan de maximale groeihoogte niet hoger is dan de maximale hoogte waarin deze bepaling voorziet om aldus het snoeiwerk te beperken.

In deze bepaling zijn deze twee doelstellingen opgenomen, waarbij voorzien wordt in het hoogst mogelijke veiligheidsniveau bij de spoorwegexploitatie. De regel van de hoogte die wordt ingevoerd door artikel 20 heeft aldus tot gevolg dat de planten niet in het vrije ruimteprofiel van de sporen kunnen vallen.

Paragraaf 2 biedt de infrastructuurbeheerder de kans om in specifieke gevallen af te wijken van de hoogte-regel, door alle vegetatie in een zone van 8 meter te verbieden, met dien verstande dat er gevallen op het spoorwegnet zijn waarin geen enkele vegetatie toegelaten kan worden, met name om een goede zichtbaarheid van de seinen mogelijk te maken. Die afwijkingen van de algemene regel zoals bepaald in de laatste paragraaf, moeten afdoend gemotiveerd worden, aangezien het administratieve beslissingen betreft.

De bepalingen met betrekking tot de hogesnelheidslijnen zijn gerechtvaardigd op grond van de technische specificaties inzake interoperabiliteit op Europees niveau.

## Art. 21

Dit artikel neemt artikel 3 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over met lichte aanpassingen en aanvullingen. Voor de bouwwerken worden dezelfde regels ingevoerd als voor de gewassen, met de mogelijkheid voor de infrastructuurbeheerder om afwijkingen toe te staan voor bouwwerken die niet beantwoorden aan de regel van de maximale hoogte in verhouding tot hun afstand tot de sporen. Paragraaf 2 van de bepaling is erop gericht het begrip “zone gelegen boven de spoorwegtunnels” in de wet in te voeren, met het oog op de bescherming van deze kunstwerken.

## Art. 20

Cet article reprend en l’adaptant légèrement l’article 2 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer en supprimant l’ancienne notion de “franc-bord” dont la compréhension par les riverains des chemins de fer suscitait de nombreuses difficultés. Cette notion a été remplacée par un système simple de hauteur maximale des végétaux le long des voies de chemins de fer. La nouvelle disposition introduit également la possibilité de maintenir légalement de la végétation sur les talus de chemin de fer. A cet égard et à des fins de protection environnementale, les riverains sont incités à opter pour des espèces de végétaux dont la hauteur de croissance maximale n’excède pas la hauteur maximale prévue par cette disposition, de sorte à limiter les élagages.

La présente disposition poursuit ces deux objectifs tout en veillant à maintenir le plus haut niveau de sécurité possible pour l’exploitation des chemins de fer. Ainsi la règle de hauteur instaurée à l’article 20 a pour conséquence que les végétaux ne peuvent tomber dans le gabarit des voies de chemin de fer.

Le paragraphe 2 permet au gestionnaire de l’infrastructure de déroger dans des cas spécifiques aux règles de hauteur en interdisant toute végétation dans une zone de 8 mètres étant entendu qu’il existe des situations sur le réseau ferroviaire dans lesquelles aucune végétation ne peut être acceptée notamment en vue de permettre une vision correcte des signaux ferroviaires. Ces dérogations à la règle générale prévue au paragraphe premier devront faire l’objet d’une motivation adéquate, s’agissant de décisions administratives.

Les dispositions propres aux lignes à grande vitesse sont justifiées par les spécifications techniques d’interopérabilité au niveau européen.

## Art. 21

Cet article reprend en l’adaptant et en le complétant l’article 3 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer. Les mêmes règles que pour les végétaux sont mises en place pour les constructions, avec la possibilité pour le gestionnaire de l’infrastructure d’accorder des dérogations pour des constructions qui ne respecteraient pas la règle de hauteur maximale par rapport à leur éloignement des voies. Le paragraphe 2 de la disposition vise à introduire dans la loi la notion de zone asservie au-dessus des tunnels ferroviaires en vue de protéger ces ouvrages d’art.

## Art. 22

Dit artikel neemt artikel 5 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over en past het lichtjes aan. De aanpassingen hebben als enige doel het begrip “vrije rand” te schrappen.

## Art. 23

Dit artikel neemt artikel 6 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over en past het lichtjes aan. De aanpassingen hebben als enige doel het begrip “vrije rand” te schrappen.

## Art. 24

Dit artikel wil de aangelanden van de nieuwe spoorlijnen de mogelijkheid bieden maatregelen te treffen om deze bepalingen na te leven.

## TITEL 3

*Naleving van de reglementering betreffende de politie der spoorwegen*

## Art. 25

Dit artikel neemt artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over met aanpassingen en aanvullingen en voert de begrippen in van “vaststellende beampte” en “bestraffende beampte”.

De eerste paragraaf is in overeenstemming met de eerste paragraaf van artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen. Er is verduidelijkt dat de overtredingen die zijn vastgesteld door de vaststellende beampten of door de leden van het operationeel kader van de politiediensten worden gedaan in principe door middel van een proces-verbaal en in het geval van overtredingen bedoeld in artikel 29 (de gedepenaliseerde overtredingen) door middel van een vaststelling. Deze laatste moet evenwel aan dezelfde eisen qua klaarheid en duidelijkheid evenals qua volledigheid beantwoorden als een proces-verbaal.

Er wordt evenwel in een beperking voorzien voor wat het begeleidingspersoneel van de spoorwegonderneming betreft, dat behoort tot de vaststellende beampten.

## Art. 22

Cet article reprend en l’adaptant légèrement l’article 5 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer. Les modifications ont pour seul objectif de supprimer la notion de franc-bord.

## Art. 23

Cet article reprend en l’adaptant légèrement l’article 6 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer. Les modifications ont pour objectif d’actualiser cette disposition, notamment en supprimant la notion de franc-bord.

## Art. 24

Cet article vise à permettre aux riverains des nouvelles voies de chemin de fer de prendre les dispositions pour se mettre en conformité avec les présentes dispositions.

## TITRE 3

*Respect de la réglementation relative à la police des chemins de fer*

## Art. 25

Cet article reprend en l’adaptant et en le complétant l’article 10 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer en introduisant les notions d’ “agent constatateur” et “agent sanctionnateur”.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> correspond au paragraphe 1<sup>er</sup> de l’article 10 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer. Il y est précisé que les infractions sont constatées par les agents constatateurs ou les membres du cadre organisationnel des services de police, en principe, au moyen d’un procès-verbal et dans le cas des infractions visées à l’article 29 (les infractions dépenalisées) par le biais d’un constat. Ce dernier devra toutefois remplir les mêmes conditions de clarté et de précision et être aussi complet qu’un procès-verbal.

Une limitation est toutefois prévue à l’égard du personnel d’accompagnement de l’entreprise ferroviaire qui fait partie des agents constatateurs. Ceux-ci ne peuvent

Zij kunnen slechts de vaststellingen verrichten van de overtredingen bedoeld in de artikelen 8 tot 10, in zoverre deze worden begaan aan boord van het spoorvoertuig, en deze bedoeld in de artikelen 12 tot 18.

Bovendien moeten de vaststellende beampten zich te allen tijde kunnen identificeren bij het publiek door middel van een legitimatiekaart waarvan het model en de nadere regels worden vastgesteld door de Koning. Dienaangaande en zoals de rechtsleer het voorhoudt (cf. Verslag Comité P 2006, punt 7.3; Verstraeten, R., Handboek Strafvordering, Antwerpen, Maklu, 2005, p. 241), heeft het personeel van de veiligheidsdienst de hoedanigheid van agent van gerechtelijke politie.

Paragraaf 2 stemt overeen met paragraaf 4 van artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen.

Paragraaf 3 wijzigt paragraaf 5 van artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen en vervangt de eedaflegging voor de rechtbank door een eedaflegging voor een door de Koning aangewezen ambtenaar. Doelstelling is de parketten niet met deze procedure te belasten en de eedafleggingen te versnellen. Deze eedaflegging is niet noodzakelijk voor de bestraffende beampten vermits deze, in tegenstelling tot de vaststellende beampten, niet gehouden zijn tot het opstellen van processen-verbaal en het doen van vaststellingen, die een bijzondere bewijskracht (tot het bewijs van het tegendeel) hebben.

Paragraaf 4 voorziet erin dat de Koning de selectie- en aanwervingsvoorwaarden vaststelt van de vaststellende en bestraffende beampten evenals de minimum voorwaarden die inzake opleiding en kennis vereist zijn om de bevoegdheden uit te oefenen die hen in het kader van deze wet worden toegekend. Gelet op het feit evenwel dat deze beampten in de feiten dezelfde zijn als deze waarvan sprake is in artikel 10 van de vroegere wet op de politie van de spoorwegen, beschikken deze thans reeds over een opleidingsprogramma dat hen toelaat hun opdrachten uit te voeren overeenkomstig deze wet. Om de overgang op een soepele en consistente wijze te regelen, zal de Koning erover waken dat met deze bestaande opleidingsprogramma's wordt rekening gehouden en Hij zal een onderscheid maken tussen de voorwaarden die van toepassing zijn op het personeel in dienst op het ogenblik waarop deze wet in werking treedt en het personeel dat later wordt aangeworven. Het is inderdaad ondenkbaar, en evenmin nuttig, om opnieuw een volledig opleidingsprogramma (met op het einde een examen) te vragen van personeelsleden die reeds grotendeels over de noodzakelijke vaardigheden beschikken om de voorliggende wet uit te voeren en

constateren que les infractions visées aux articles 8 à 10, pour autant que celles-ci soient commises à bord du véhicule ferroviaire, et celles visées aux articles 12 à 18.

Les agents constatateurs doivent en outre être en mesure de s'identifier à tout moment au public au moyen d'une carte de légitimation dont le modèle et les modalités seront fixées par le Roi. A cet égard, comme le confirme la doctrine (cf. Rapport Comité P 2006, point 7.3; Verstraeten, R., Handboek Strafvordering, Antwerpen, Maklu, 2005, p. 241), le personnel du service de sécurité dispose de la qualité d'agent de police judiciaire.

Le paragraphe 2 correspond au paragraphe 4 de l'article 10 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

Le paragraphe 3 modifie le paragraphe 5 de l'article 10 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et remplace la prestation de serment devant un tribunal par une prestation de serment devant un fonctionnaire désigné par le Roi. L'objectif est de décharger les Parquets de cette procédure et d'accélérer les prestations de serment. Cette prestation n'est pas nécessaire pour les agents sanctionneurs car, contrairement aux agents constatateurs, ils ne sont pas amenés à dresser des procès-verbaux et constats ayant une valeur probante particulière (jusqu'à preuve du contraire).

Le paragraphe 4 prévoit que le Roi devra déterminer les conditions de sélection et de recrutement des agents constatateurs et sanctionneurs ainsi que les conditions minimales de formation et de qualification auxquelles ils doivent répondre pour exercer les compétences qui leur sont conférées par la loi. Cependant, étant donné que ces agents correspondent, en réalité, au personnel visé à l'article 10 de l'ancienne loi sur la police des chemins de fer, ils disposent déjà actuellement d'un programme de formation leur permettant d'exercer leurs missions aux termes de cette loi. Dans un souci de transition souple et de cohérence, le Roi veillera donc à tenir compte de ces programmes existants et distinguera les conditions applicables au personnel en service au moment de l'entrée en vigueur de cette loi par rapport à celles applicables au personnel recruté ultérieurement. En effet, il ne paraît pas concevable, ni utile, de faire suivre à nouveau l'intégralité du programme de formation (avec un examen au bout) à des agents qui disposent déjà d'une grande partie des compétences nécessaires à l'exercice de la présente loi et qui ne nécessitent que d'une mise à jour (contenu des infractions légèrement adapté, distinction entre infractions

voor wie enkel een bijwerking volstaat (de inhoud van de overtredingen die licht gewijzigd is, het onderscheid tussen overtredingen die uit het strafrecht zijn gehaald en de gemengde overtredingen). Overigens, voor zover dat de vaststellende beambten het treinbegeleidingspersoneel omvatten, is het noodzakelijk dat de aanpassing van hun opleidingsprogramma ermee rekening houdt dat ze in hoofdzaak belast zijn met veiligheidsfuncties en commerciële taken. Voor zover het noodzakelijk is, zal worden voorzien in specifieke bepalingen ten behoeve van deze categorie van vaststellende beambten.

Paragraaf 5 voorziet in een regeling voor de identiteitscontroles voor de vaststellende beambten.

Paragraaf 6 voorziet voor de leden van de veiligheidsdienst in identiteitscontroles overeenkomstig het artikel 34, § 1 van de wet op het politieambt.

#### Art. 26

Paragraaf 1 voorziet in een toegang tot het Rijksregister voor vaststellende beambten wier functie het vereist, alsmede voor de bestraffende beambten. Deze toegang is noodzakelijk om de juiste identificatiegegevens van de overtreeders na te gaan, in het bijzonder hun laatste officieel adres ten einde te vermijden dat briefwisseling en kennisgevingen in verband met deze wet verloren gaan, wat niet doelmatig zou bijdragen tot de tenuitvoerlegging van deze wetgeving.

Deze paragraaf voorziet ook in een toegang tot de Kruispuntbank van de voertuigen ten behoeve van het personeel van de veiligheidsdienst en de bestraffende beambten. Het is de bedoeling dat het personeel van de veiligheidsdienst overtredingen kan vaststellen die zijn begaan met behulp van voertuigen, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de bevoegdheden van de politiediensten voor wie dit type van overtredingen evenwel niet prioritair is en dat deze bepaling in bepaalde gevallen hen hiervan ontlast.

Paragraaf 2 bepaalt dat de persoonsgegevens in een apart en beveiligd bestand verwerkt en bewaard moeten worden.

Enkel de vaststellende beambten, de bestraffende beambten evenals het eventueel toegewezen administratief personeel zijn gemachtigd om toegang te hebben tot het bestand. Deze toegang is nodig voor de vaststellende en bestraffende beambten ten einde het hen mogelijk te maken hun functies uit te oefenen, respectievelijk te vervolgen en de overtredingen te bestraffen. Gelet op het belangrijk aantal dossiers die

dépénalisée et mixte). Par ailleurs, dans la mesure où les agents constatateurs comprennent les membres du personnel d'accompagnement des trains, la mise à jour de leur programme de formation tiendra compte du fait qu'ils sont essentiellement chargés de fonctions de sécurité et tâches commerciales. Au besoin, des règles spécifiques seront prévues pour cette catégorie d'agents constatateurs.

Le paragraphe 5 prévoit un règlement pour les contrôles d'identité pour les agents constatateurs.

Le paragraphe 6 prévoit pour les membres du service de sécurité des contrôles d'identité conformément à l'art. 34, § 1<sup>er</sup> de la loi sur la fonction de police.

#### Art. 26

Le paragraphe 1<sup>er</sup> prévoit un accès au registre national au profit de certains agents constatateurs dont la fonction le requiert, ainsi que pour les agents sanctionneurs. Cet accès est nécessaire pour vérifier les données d'identification des contrevenants, en particulier leur dernière adresse officielle, afin d'éviter que les courriers et notifications adressées dans le cadre de cette loi ne se perdent dans la nature, ce qui générerait une importante inefficacité pour la mise en œuvre de cette législation.

Ce paragraphe prévoit également un accès à la Banque-Carrefour des véhicules au profit du personnel du service de sécurité et des agents sanctionneurs. L'objectif est de permettre au personnel du service de sécurité de constater les infractions commises à l'aide de véhicules, sans préjudice des compétences des services de police, mais dont ce type d'infraction n'est toutefois pas la priorité et que cette disposition vise, accessoirement, à décharger.

Le paragraphe 2 prévoit que le traitement et la conservation des données à caractère personnel devront être effectués dans un fichier dédié et sécurisé.

Seuls les agents constatateurs, les agents sanctionneurs, ainsi que leur éventuel personnel administratif dédié ont accès à ce fichier. Cet accès est nécessaire aux agents constatateurs et sanctionneurs afin de leur permettre d'exercer leurs fonctions, respectivement, de poursuite et de sanction des infractions. En outre, au vu du volume important de dossiers qui seront amenés à être traités, il est indispensable d'habiliter l'éventuel

moeten worden behandeld, is het bovendien onontbeerlijk het eventueel aan de vaststellende en bestraffende beambten toegewezen administratief personeel te machtigen toegang te hebben tot dit bestand om de goede uitvoering van deze wet te waarborgen.

Al de personen die toegang hebben tot dit bestand zijn tot geheimhouding verplicht.

De persoonsgegevens zullen gedurende vijf jaar worden bewaard, te rekenen vanaf de datum waarop de administratieve geldboete werd opgelegd of de alternatieve maatregel werd genomen. Eens deze termijn verstreken is, worden ze hetzij vernietigd, hetzij geanonimiseerd.

#### Art. 27

Dit artikel wil de bevoegdheid van een politieagent en van een vaststellende beambte om het vervoerbewijs af te nemen van eenieder die deze wet overtreedt, omzetten in wetgeving. Dat blijkt nodig om paal en perk te stellen aan inbreuken in het geval van een nagemaakt vervoerbewijs.

### TITEL 4

#### *Sancties en andere maatregelen*

#### HOOFDSTUK 1

#### **Algemeen**

#### Art. 28

Paragraaf 1 voert als principe in dat de overtredingen van deze wet beschouwd worden als misdrijven in de zin van het Strafwetboek. Vanaf de tiende overtreding met betrekking tot het vervoerbewijs binnen een periode van één jaar, voorziet de paragraaf in een verzwarende omstandigheid.

Deze nieuwigheid is gerechtvaardigd door het feit dat een administratieve geldboete geen ontradend effect zou hebben op veelplegers, die bovendien vaak insolvabel zijn.

Een strafrechtelijke sanctie kan daarom doeltreffender zijn om het gevoel van straffeloosheid tegen te gaan.

Paragraaf 2 bepaalt dat Boek 1 van het Strafwetboek op het volledige ontwerp van toepassing is, met inbegrip van de verzachtende omstandigheden, tenzij er in deze wet uitdrukkelijk wordt vanaf geweken.

personnel administratif dédié des agents constatateurs et des agents sanctionneurs à accéder à ce fichier afin de garantir la bonne exécution de la présente législation.

L'ensemble des personnes ayant accès à ce fichier seront tenues au secret.

Les données à caractère personnel seront conservées pendant cinq ans à compter du jour où l'amende administrative a été infligée ou la mesure alternative a été prise. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.

#### Art. 27

Cet article vise à légaliser le pouvoir, dans le chef d'un policier et d'un agent constatateur, de saisir le titre de transport d'une personne qui contrevient à la présente loi. Cela s'avère nécessaire afin de faire cesser le comportement infractionnel dans l'hypothèse d'un titre de transport contrefait.

### TITRE 4

#### *Sanctions et autres mesures*

#### CHAPITRE I<sup>ER</sup>

#### **Généralités**

#### Art. 28

Le paragraphe 1<sup>er</sup> instaure comme principe que les infractions à cette loi sont considérées comme des délits au sens du Code pénal. Le paragraphe prévoit également une circonstance aggravante à partir de la dixième infraction quant au titre de transport commise sur une période d'un an.

Cette nouveauté se justifie par le fait que l'amende administrative ne produirait pas d'effet dissuasif sur les multirécidivistes, se trouvant d'ailleurs souvent en situation d'insolvabilité.

Une peine pénale peut se révéler plus effective en vue de lutter contre le sentiment d'impunité existant.

Le paragraphe 2 prévoit que, sauf dérogation expresse dans cette loi, le livre 1<sup>er</sup> du Code pénal est applicable à l'ensemble de celui-ci, y compris en ce qui concerne les circonstances atténuantes.

## Art. 29

Dit artikel somt de overtredingen op die volledig uit het strafrecht worden gehaald.

## Art. 30

Dit artikel bevat de lijst van de gemengde overtredingen. Dit zijn overtredingen die strafrechtelijk blijven, maar bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete. Het gaat om een wettelijke afwijking van het verbod op de dubbele toerekening, met dien verstande natuurlijk dat, overeenkomstig het algemene rechtsprincipe “non bis in idem”, hoe dan ook, slechts een enkele sanctie opgelegd zal kunnen worden voor de betreffende overtreding (een administratieve of strafrechtelijke sanctie).

## Art. 31

De paragrafen 1 tot 4 delen de overtredingen in in vier categorieën (en dit op basis van vaste bedragen) en voorzien in de bedragen in geval van herhaling door een onderscheid te maken tussen de eerste herhaling en de volgende herhalingen met dien verstande dat een herhaling inhoudt dat eenzelfde overtreding wordt begaan binnen de 365 kalenderdagen die volgen op de eerste overtreding. Gelet op de veelvuldige overtredingen die tot de derde categorie behoren (onregelmatigheden met betrekking tot de vervoerbewijzen), is het verantwoord dat bij een eerste herhaling onmiddellijk wordt gegrepen naar een administratieve boete waarvan het bedrag voldoende ontradend werkt. Bij gebrek hieraan zou een doelstelling van deze wetgeving niet worden ingelost.

Paragraaf 5 voorziet in een lager bedrag voor minderjarigen.

## Art. 32

Door dit artikel behoudt de overtreder de mogelijkheid om zich voor de overtredingen die betrekking hebben op onregelmatigheden met het vervoerbewijs in regel te stellen door middel van een minnelijke betaling. Slechts wanneer deze betaling niet plaatsvindt, zullen de procedures uit deze wet worden aangevat.

Paragraaf twee van dit artikel zorgt ervoor dat de aangelanden die zich in één van de situaties bedoeld in de artikelen 22 tot 26 bevinden, vooraf tweemaal worden gewaarschuwd door de infrastructuurbeheerder en

## Art. 29

Cet article énumère les infractions qui sont entièrement dépenalisées.

## Art. 30

Cet article comprend la liste des infractions mixtes. Ce sont les infractions qui restent pénales, mais qui peuvent être sanctionnées par une amende administrative. C’est une dérogation légale à l’interdiction du principe de la double imputation, étant bien entendu que, quoiqu’il en soit, en application du principe général de droit “non bis in idem”, une seule sanction pourra être imposée pour l’infraction en question (une sanction administrative ou pénale).

## Art. 31

Les paragraphes 1<sup>er</sup> à 4 classent les infractions en quatre catégories (ceci sur la base de montants fixes) et prévoient les taux en cas de récidive, en distinguant la première récidive et les récidives suivantes, étant entendu qu’une récidive signifie la commission d’une même infraction dans les 365 jours calendrier suivant la commission de la première infraction. Compte tenu de la récurrence des infractions de la troisième catégorie (irrégularités au titre de transport), il est justifié que la première récidive soit directement sanctionnée par une amende administrative dont le montant est suffisamment dissuasif. A défaut, une des finalités de cette législation ne serait pas rencontrée.

Le paragraphe 5 prévoit un montant maximal d’amende pour les mineurs d’âge.

## Art. 32

Le premier paragraphe de cet article permet de maintenir la possibilité pour le contrevenant de se régulariser par le biais d’une transaction commerciale à l’amiable en ce qui concerne les infractions liées aux irrégularités au titre de transport. Ce n’est que si cette transaction n’aboutit pas que les procédures prévues dans cette loi seront entamées.

Le second paragraphe de cet article vise à s’assurer que les riverains qui se trouvent dans l’une des situations visées aux articles 22 à 26, soient préalablement avertis à deux reprises par le gestionnaire d’infrastructure et

beschikken over een redelijke termijn om zich in regel te stellen alvorens enige vervolging kan worden ingesteld.

disposent d'un délai raisonnable pour se mettre en conformité avant l'introduction de toute action.

## HOOFDSTUK 2

## CHAPITRE 2

### Bijzondere bepalingen

### Dispositions particulières

#### Afdeling 1

#### Section 1<sup>re</sup>

##### *Bijkomende gerechtelijke straffen*

##### *Peines judiciaires accessoires*

#### Art. 33

#### Art. 33

Dit artikel neemt artikel 15 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over en past het aan. Het verhoogt de maximumduur van 6 maanden tot één jaar van het verbod op toegang tot de installaties voor personen die bepaalde overtredingen waarin het Strafwetboek voorziet, hebben begaan. Dit maakt het mogelijk de toegang tot spoorweginstallaties te ontzeggen aan personen die meermaals ernstige feiten hebben gepleegd zoals opzettelijke slagen en verwondingen, diefstallen enz.

Cet article reprend en l'adaptant l'article 15 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer. Il fixe la durée maximale de l'interdiction d'accès aux installations à un an au lieu des 6 mois actuellement prévus pour les personnes ayant commis certaines infractions prévues par le Code pénal. Il s'agit de permettre de refuser l'accès aux installations ferroviaires à des personnes ayant commis de manière récurrente des faits graves tels que des coups et blessures volontaires, vols, etc.

Het artikel biedt deze mogelijkheid voortaan ook voor overtredingen van deze wet, vanaf de tiende overtreding tijdens een periode van een jaar. Hiermee moet het mogelijk zijn doeltreffend op te treden tegen insolvabele veelplegers.

L'article prévoit dorénavant cette possibilité également pour des infractions à partir de la commission de la dixième infraction commise sur une période d'un an. Il s'agit en effet d'assurer une lutte efficace contre les multirécidivistes insolvables.

#### Art. 34

#### Art. 34

Dit artikel neemt artikel 7, tweede en derde lid van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over en heeft betrekking op de gevallen waarbij het openbaar ministerie beslist om de strafrechtelijke procedure voort te zetten. Het behoeft geen nadere toelichting.

Cet article reprend l'article 7, alinéa 2 et 3 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et vise les cas où le ministère public décide de poursuivre la procédure pénale. Il n'appelle pas de commentaires particuliers.

#### Afdeling 2

#### Section 2

##### *Alternatieve of bijkomende administratieve maatregelen*

##### *Mesures administratives alternatives ou accessoires*

#### Art. 35

#### Art. 35

Dit artikel neemt artikel 19 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over.

Cet article reprend l'article 19 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer.

#### Art. 36

#### Art. 36

Paragraaf 1 biedt de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid om zelf onmiddellijk de voertuigen of objecten

Le paragraphe 1<sup>er</sup> donne au gestionnaire de l'infrastructure la possibilité de dégager lui-même, et sans

die het spoorverkeer belemmeren of de normale werking van de spoorweginfrastructuur verhinderen te verwijderen, en dit met het oog op het waarborgen van een veilige spoorwegexploitatie.

Paragraaf 2 neemt, in aangepaste vorm, artikel 9 van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen over. Het is voortaan niet meer nodig om een beroep te doen op een politiedienst alvorens het voertuig in overtreding te laten verplaatsen. Deze wijziging is erop gericht de praktische afhandeling van deze overtredingen te vereenvoudigen en de politiediensten te ontlasten van taken die hen afhouden van hun prioritaire opdrachten.

#### Art. 37

Dit artikel neemt artikel 8 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over en vult het aan.

Paragraaf 1 voorziet in een mogelijkheid waarin nog niet expliciet voorzien was in de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen en heeft betrekking op een situatie waarin illegaal geplante gewassen, opslag- of bouwconstructies een onmiddellijk gevaar vormen voor de exploitatieveiligheid, doordat ze dreigen te vallen. In dat geval moet er voorzien worden in de mogelijkheid om de betrokken eigenaar te dwingen snel in te grijpen. De derde alinea die aan de infrastructuurbeheerder de mogelijkheid geeft om in geval van hoogdringendheid zelf de maatregelen te nemen, zonder aan de overtreder een termijn te geven om zich in regel te stellen, wordt verantwoordt door de aanwezigheid van een onmiddellijk gevaar voor de veiligheid van de reizigers, van het treinverkeer of van de spoorinfrastructuur. Deze bepaling geldt enkel voor gevallen die zo dringend zijn dat ze niet kunnen aanhangig worden gemaakt bij de rechter, zelfs niet bij de rechter in kortgeding te zijnen huize.

Paragraaf 2 neemt artikel 8 van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen over en behoeft verder geen bijzondere commentaar.

Paragraaf 3 bevestigt dat de eigenaar van de planten, opslag- of bouwconstructies burgerrechtelijk aansprakelijk is voor eventuele schade die erdoor ontstaan zou zijn.

Naar analogie van het nieuwe artikel 34, dat uitsluitend van toepassing is in het kader van een gerechtelijke procedure op initiatief van het openbaar ministerie, wordt in paragraaf 4 een identieke bepaling ingevoegd die

attendre, les véhicules ou objets entravant la circulation ferroviaire ou le fonctionnement normal de l'infrastructure ferroviaire et ce, dans le but de préserver la sécurité de l'exploitation ferroviaire.

Le paragraphe 2 reprend en l'adaptant l'article 9 de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il n'est désormais plus nécessaire de faire appel à un service de police avant de faire déplacer le véhicule en infraction. Cette modification vise à simplifier la gestion pratique de ces infractions et à décharger les services de police de tâches les détournant de leurs missions prioritaires.

#### Art. 37

Cet article reprend en le complétant l'article 8 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

Le paragraphe 1<sup>er</sup> prévoit une possibilité qui n'était pas encore expressément prévue dans la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et qui vise une situation où des végétaux implantés illégalement, des dépôts ou des constructions constituent un danger immédiat pour la sécurité d'exploitation car ils menacent notamment de tomber. Dans ce cas, il faut prévoir la possibilité d'obliger le propriétaire concerné à intervenir rapidement. Le troisième alinéa, qui donne la possibilité au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, en cas d'extrême urgence, de prendre des mesures lui-même, sans laisser de délai au contrevenant pour se mettre en ordre, se justifie par l'existence d'un danger immédiat pour la sécurité des voyageurs, des circulations ferroviaires ou des infrastructures ferroviaires. Cette disposition doit être réservée à des situations à ce point urgentes qu'il ne serait pas possible de saisir le juge, fût-ce en référé d'hôtel.

La paragraphe 2 reprend l'article 8 de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et n'appelle pas de commentaires particuliers.

Le paragraphe 3 confirme que le propriétaire des plantations, dépôts ou constructions reste toujours civilement responsable pour les éventuels dommages causés par ces derniers.

Par analogie avec le nouvel article 34, qui est exclusivement d'application dans le cadre d'une procédure judiciaire à l'initiative du ministère public, est introduite, au paragraphe 4, une disposition identique qui est

van toepassing is wanneer geopteerd wordt voor een administratieve procedure.

Dezelfde mogelijkheid waarin in het nieuwe artikel 34 voor de rechter wordt voorzien, wordt in dat geval ingevoerd voor de bestraffende beambte.

Paragraaf 5 biedt de infrastructuurbeheerder de garantie dat hij de mogelijkheid behoudt om zich te richten tot de burgerlijke rechtbanken als er dringende maatregelen vereist zijn wanneer het verwijderen van planten, opslag- of bouwconstructies leidt tot geschillen met de betrokken eigenaar.

Door te voorzien in een procedure “zoals in kort geding” moet de beslissing ten gronde, uitgesproken door de rechter of in elk geval door de bestraffende beambte, niet noodzakelijk afgewacht worden om dringende maatregelen te kunnen vragen aan de voorzitter van de rechtbank.

#### Art. 38

Dit artikel is voornamelijk gericht op de hypothese van een vervalst vervoerbewijs, waarbij het logisch is om de overtreder bijkomend te kunnen bestraffen door het vervalste vervoerbewijs in te trekken.

### HOOFDSTUK 3

#### Procedure

##### Afdeling 1

##### *Strafvorderingsprocedure*

#### Art. 39

Behalve voor wat de overtredingen betreft bedoeld in de artikelen 29 en 30, waarvan de procedure is beschreven in de artikelen 40 en respectievelijk 41, wordt het proces-verbaal ter vaststelling van een overtreding overgezonden naar de bevoegde procureur des Konings.

##### Afdeling 2

##### *Administratieve procedure*

#### Art. 40

Wanneer de feiten enkel bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete, wordt de vaststelling of het proces-verbaal van de overtreding binnen de twee

d'application lorsqu'il est opté pour une procédure administrative.

La même possibilité qui est prévue pour le juge, dans le nouvel article 34, est prévue dans ce cas pour l'agent sanctionnateur.

Le paragraphe 5 garantit au gestionnaire d'infrastructure qu'il conserve la possibilité de s'adresser aux juridictions civiles quand des mesures urgentes s'imposent ou quand l'enlèvement des plantations, dépôts ou constructions conduit à des litiges avec le propriétaire concerné.

En prévoyant une procédure “comme en référé”, il n'est pas nécessaire de devoir attendre la décision au fond prononcée par le juge ou en toute hypothèse par l'agent sanctionnateur pour que des mesures urgentes puissent être demandées au Président du tribunal.

#### Art. 38

Cet article vise, pour l'essentiel, l'hypothèse de la falsification du titre de transport auquel cas il est logique de permettre, à titre accessoire, de sanctionner le contrevenant en lui retirant le titre de transport falsifié.

### CHAPITRE 3

#### Procédure

##### Section 1<sup>re</sup>

##### *Procédure relative à l'action pénale*

#### Art. 39

A l'exception des infractions visées aux articles 29 et 30, dont la procédure est décrite, respectivement, aux articles 40 et 41, le procès-verbal de constat d'infraction est envoyé au Procureur du Roi compétent.

##### Section 2

##### *Procédure administrative*

#### Art. 40

Lorsque les faits ne peuvent être sanctionnés que par une amende administrative, le constat ou le procès-verbal d'infraction est envoyé à l'agent sanctionnateur

maanden na de vaststelling naar de bestraffende beambte gestuurd, opdat deze laatste kan oordelen over het gevolg dat hij eraan wenst te geven.

Wanneer de feiten betrekking hebben op een minderjarige, wordt echter ook de bevoegde procureur des Konings op de hoogte gebracht om hem de mogelijkheid te geven eventuele beschermingsmaatregelen te treffen.

#### Art. 41

Wanneer de feiten zowel strafrechtelijk als administratief bestraft kunnen worden, is het systeem zo opgebouwd dat het rechtsbeginsel “non bis in idem” wordt nageleefd.

Het proces-verbaal wordt binnen de twee maanden na de vaststelling naar de bevoegde procureur des Konings gestuurd. De bestraffende beambte ontvangt een kopie.

De procureur des Konings beschikt vervolgens over een termijn van twee maanden om een procedure in te leiden of om het dossier te seponeren. Hij moet de bestraffende beambte echter op de hoogte brengen van zijn beslissing en in die gevallen kan er geen administratieve geldboete meer worden opgelegd.

Indien bij het verstrijken van de termijn waarover de procureur beschikt echter nog geen enkel gevolg aan het dossier werd gegeven, of, indien tijdens deze termijn, de procureur aan de bestraffende beambte laat weten dat hij niet van plan is om de overtreding te vervolgen omdat het opleggen van een administratieve geldboete een meer geschikte maatregel is, dan herwint de bestraffende beambte zijn bevoegdheid om een administratieve geldboete op te leggen.

Om hun relaties te verduidelijken en te formaliseren, met name om vooraf de overtredingen te bepalen die de procureurs des Konings niet zouden vervolgen omdat een administratieve geldboete een meer geschikte maatregel is, sluiten de bedrijven waarvan de vaststellende beampten afhangen met de procureurs des Konings protocolakkoorden waarvan de nadere regels en het model door de Koning worden vastgesteld.

Het is wenselijk dat vanuit de gerechtelijke organisatie een initiatief wordt genomen om éénvormigheid te bewerkstelligen tussen deze protocolakkoorden.

In dit verband zullen IT-synergieën maximaal worden benut. Een samenwerking met het oog op de invoering van het e-PV zal worden georganiseerd.

dans les deux mois de la constatation, afin que ce dernier puisse apprécier la suite qu’il souhaite lui donner.

Lorsque ces faits concernent un mineur, le Procureur du Roi compétent est cependant également informé afin, le cas échéant, de lui laisser la possibilité de prendre d’éventuelles mesures de protection.

#### Art. 41

Lorsque les faits peuvent faire l’objet d’une sanction pénale ou administrative, le régime est articulé de manière à respecter le principe général de droit “non bis in idem”.

Le procès-verbal est envoyé au Procureur du Roi compétent dans les deux mois du constat, tandis qu’une copie est adressée à l’agent sanctionnateur.

Le Procureur dispose alors d’un délai de deux mois pour prendre une initiative procédurale ou décider de classer sans suites: il doit cependant informer l’agent sanctionnateur de sa décision et dans ces hypothèses, aucune sanction administrative ne peut plus être imposée.

Par contre, si à l’expiration du délai dont il dispose, le Procureur n’a donné aucune suite ou si, pendant ce délai, il informe l’agent sanctionnateur qu’il ne compte pas poursuivre l’infraction car une amende administrative serait une réponse plus appropriée, l’agent sanctionnateur recouvre son droit d’infliger une amende administrative.

Afin de clarifier et formaliser leurs relations, notamment en vue de déterminer à l’avance les infractions que les procureurs ne comptent pas poursuivre et pour lesquelles ils estiment qu’une amende administrative serait la réponse la plus appropriée, les sociétés dont dépendent les agents sanctionneurs et les procureurs du Roi concluent des protocoles d’accord dont les modalités et le modèle sont fixés par le Roi.

Il est souhaitable que dans le cadre de l’organisation de la justice une initiative soit lancée afin d’atteindre une uniformité entre ces protocoles d’accord.

Dans ce cadre, des synergies IT seront exploitées au maximum. Plus particulièrement, une collaboration prônant l’e-pv sera mise en place.

## Art. 42

De eventuele administratieve geldboete kan enkel worden opgelegd door de door de Koning aangewezen bestraffende beambte.

Om het praktisch beheer van de geschillen inzake administratieve geldboetes te vereenvoudigen, kan de bestraffende beambte de voorbereiding van het administratieve dossier delegeren zoals bepaald in artikel 43.

Enkel personeelsleden die onafhankelijk zijn van de diensten waarvan de vaststellende beampten afhangen en die beantwoorden aan dezelfde vereisten inzake integriteit, opleiding en kennis zoals een bestraffende beambte, kunnen deze bevoegdheidsdelegatie krijgen.

## Art. 43

Dit artikel geeft een gedetailleerde beschrijving van de procedure die wordt gevolgd wanneer de persoon die over de bestraffende bevoegdheid beschikt, een administratieve geldboete overweegt: de tekst beoogt tegemoet te komen aan de wettelijke vereisten inzake de rechten van de verdediging.

Hiertoe wordt de overtreder op de hoogte gebracht van de feiten die hem ten laste worden gelegd door hem een kopie te sturen van het proces-verbaal dat tegen hem werd opgesteld, maar wordt hij ook geïnformeerd over welke sanctie hij riskeert, over zijn recht om zijn dossier te raadplegen en, in voorkomend geval, om zijn verweermiddelen schriftelijk uiteen te zetten binnen een termijn van 15 dagen, of, voor wat de ergste overtredingen betreft, mondeling, en zich eventueel te laten bijstaan door een eigen raadsman.

Het beperken van het mondeling verweer tot de ergste overtredingen is gerechtvaardigd omwille van pragmatische redenen en door de ernst van de handelingen op zich.

In geval van een minderjarige preciseert het artikel dat deze bovendien het recht heeft om mondeling gehoord te worden in zijn verweer en een specifieke procedure zorgt ervoor dat hem bijstand door een advocaat gewaarborgd is. De wettelijke vertegenwoordigers worden eveneens naar behoren op de hoogte gebracht van de aangevatte procedure en beschikken over dezelfde rechten als de minderjarige.

Behalve in het geval van een overtreding bedoeld in de artikelen 15 tot 18 die hem voor de vijfde maal of minder ten laste wordt gelegd binnen een periode van twaalf maanden of minder, wordt bovendien aan de

## Art. 42

L'amende administrative éventuelle ne peut être imposée que par l'agent sanctionnateur.

Afin de faciliter la gestion pratique du contentieux des amendes administratives, l'agent sanctionnateur peut déléguer la préparation du dossier administratif tel que prévu à l'article 43.

Seules des personnes indépendantes des services dont ressortent les agents constatateurs et répondant aux mêmes conditions de formation et de qualification qu'un agent sanctionnateur peuvent bénéficier de cette délégation.

## Art. 43

Cet article détaille la procédure qui est suivie lorsqu'une amende administrative est envisagée par la personne qui dispose du pouvoir sanctionnateur: le texte vise à rencontrer les exigences posées légalement en matière de droit de la défense.

À cette fin, le contrevenant est informé des faits qui lui sont reprochés par l'envoi d'une copie du procès-verbal dressé à sa charge mais aussi du risque de sanction qu'il encourt et du droit qu'il a de prendre connaissance de son dossier ainsi que, le cas échéant, de faire valoir ses moyens de défense par écrit dans un délai de 15 jours, ou en ce qui concerne les infractions les plus graves, oralement, éventuellement en se faisant assister d'un conseil personnel.

Limiter la défense orale aux infractions les plus graves se justifie par des raisons pragmatiques et par la gravité des actes proprement dits.

Si un mineur est concerné, l'article précise qu'il a en plus le droit de demander à être entendu oralement dans sa défense, et une procédure spécifique veille à lui assurer l'assistance d'un avocat. Ses représentants légaux sont également dûment informés de la procédure engagée et disposent des mêmes droits que lui.

Sauf dans le cas d'une infraction visée aux articles 15 à 18 commise pour la cinquième fois ou moins dans une période de douze mois ou moins, une offre de médiation est en outre faite aux mineurs dans laquelle

minderjarigen een bemiddelingsaanbod gedaan waarin een gemeenschapsdienst kan worden overwogen die aan de leeftijd en de capaciteiten van de minderjarige is aangepast. Enkel in geval van weigering van het aanbod of falen van de bemiddeling, kan de bestraffende beambte een administratieve sanctie opleggen.

De overtreders wordt dus in alle gevallen de mogelijkheid geboden om hun standpunt met betrekking tot de beoogde sanctie kenbaar te maken, hetzij schriftelijk, hetzij mondeling (voor de minderjarigen in ieder geval, en voor de meerderjarigen enkel in het geval van de ergste overtredingen), waarmee tegemoet wordt gekomen aan het algemeen principe van het “recht om gehoord te worden”.

Paragraaf 3 machtigt de Koning om de minimale voorwaarden te bepalen waaraan de bemiddelaar moet beantwoorden om de bemiddeling uit te voeren bedoeld in paragraaf 2.

#### Art. 44

Dit artikel bepaalt – logischerwijze – dat de administratieve sanctie pas formeel kan worden opgelegd bij het verstrijken van de termijn die aan de overtreder wordt toegekend om zijn verweermiddelen te doen gelden of nadat hij van dit recht gebruik gemaakt heeft.

#### Art. 45

De beslissing om een administratieve geldboete op te leggen moet met redenen worden omkleed en het verschuldigde bedrag vermelden, evenals de eventuele bijkomende maatregelen, zoals de intrekking van het vervoerbewijs of de verwijdering van onwettige beplantingen.

In het geval van meerdere overtredingen die gelijktijdig worden begaan, kunnen de boetes worden gecumuleerd, zonder evenwel het dubbele van het maximum van de hoogste administratieve geldboete te kunnen overschrijden.

#### Art. 46

De beslissing om een administratieve geldboete op te leggen wordt ter kennis gebracht van de overtreder door middel van een aangetekend schrijven. Wanneer het om een minderjarige gaat, zijn het zijn wettelijke vertegenwoordigers die burgerrechtelijk verantwoordelijk zijn voor de betaling.

une prestation citoyenne peut être envisagée qui tiendra compte de son âge et de ses capacités. Ce n’est qu’en cas de refus de l’offre ou d’échec de la médiation, que l’agent sanctionnateur peut infliger une amende administrative.

Les contrevenants se voient donc reconnaître, en toute hypothèse, la possibilité de faire connaître leur point de vue quant à la sanction envisagée, que ce soit par écrit ou oralement (dans tous les cas, pour les mineurs, et pour les majeurs, uniquement pour les infractions les plus graves), ce qui respecte le principe général du “droit à être entendu”.

Le paragraphe 3 habilite le Roi à préciser les conditions minimales auxquels le médiateur devra répondre pour la mise en œuvre de la médiation visée au paragraphe 2.

#### Art. 44

Cet article précise – logiquement – que la sanction administrative ne peut être formellement infligée qu’à l’expiration du délai imparti au contrevenant pour faire valoir ses moyens de défense ou après que ce dernier ait fait usage de ce droit.

#### Art. 45

La décision d’infliger une amende administrative doit être motivée et préciser le montant réclamé, de même que les éventuelles mesures complémentaires comme le retrait du titre de transport ou la suppression de plantations illicites.

En cas de pluralités d’infractions concomitantes, les amendes peuvent être cumulées mais sans pouvoir dépasser le double de l’amende la plus élevée.

#### Art. 46

La décision d’infliger une amende administrative est portée à la connaissance du contrevenant par l’envoi d’un recommandé: lorsqu’un mineur est concerné, ce sont ses représentants légaux qui sont civilement responsables du paiement.

## Art. 47

Aangezien de overtreder de mogelijkheid moet krijgen om de beslissing te laten controleren door een onafhankelijke en onpartijdige rechter, kan er tegen de beslissing om een administratieve geldboete op te leggen beroep worden ingesteld bij de politierechtbank, voor meerderjarigen en bij de familierechtbank, voor minderjarigen.

In voorkomend geval wijst de magistraat een eindvonnis waartegen geen hoger beroep openstaat.

## Art. 48

Om te waarborgen dat de administratieve geldboete snel resultaat heeft, krijgt de beslissing automatisch uitvoerbare kracht na het verstrijken van een termijn van een maand vanaf haar kennisgeving, behalve wanneer beroep wordt ingesteld bij de bevoegde rechtbank: in dat geval wordt de uitvoering van het vonnis geregeld door de regels van het gerechtelijk wetboek.

## Art. 49

Er is in een verjaringstermijn van één jaar voor de administratieve vordering voorzien, te rekenen vanaf de vaststelling of het proces-verbaal tot vaststelling van de overtreding. De termijn is relatief kort om een snel en doeltreffend beheer van de dossiers te waarborgen.

## HOOFDSTUK 4

## Inning van de boete

## Art. 50

Het geïnde bedrag van de administratieve geldboete komt toe aan het bedrijf waarvan de bestraffende beambte afhangt. Deze regel schendt het principe van onafhankelijkheid en onpartijdigheid niet en wordt toegelaten door het Grondwettelijk Hof (arrest 14/2007 van 17 januari 2007).

De regel is ook terug te vinden in andere wetgevingen:

— in het artikel 33, tweede lid van de wet van 24 juni 2013 betreffende de gemeentelijke administratieve sancties;

— in het artikel 18*bis*, paragraaf 2, vijfde lid van de ordonnantie van 19 april 2007 houdende diverse

## Art. 47

Dès lors que le contrevenant doit pouvoir disposer de la possibilité de faire contrôler la décision par un juge indépendant et impartial, la décision d'infliger une amende administrative peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal de police pour les majeurs et devant le Tribunal de la famille pour les mineurs.

Le cas échéant, le magistrat rend un jugement définitif qui n'est pas susceptible d'appel.

## Art. 48

Afin d'assurer l'effectivité rapide de l'amende administrative, la décision acquiert automatiquement force exécutoire à l'expiration d'un délai d'un mois compté à partir de la notification, sauf en cas de recours devant le tribunal compétent: dans ce cas, l'exécution du jugement est régie par les règles du Code judiciaire.

## Art. 49

Un délai de prescription de l'action administrative de un an à compter du constat ou du procès-verbal constatant l'infraction est prévu. C'est un délai relativement court, destiné à assurer une gestion rapide et efficace des dossiers.

## CHAPITRE 4

## Perception de l'amende

## Art. 50

L'amende administrative bénéficie à la société dont dépend l'agent sanctionnateur. Cette règle ne méconnaît pas le principe d'indépendance et d'impartialité et est admise par la Cour Constitutionnelle (arrêt 14/2007 du 17 janvier 2007).

Elle se retrouve également dans d'autres législations:

— l'article 33 alinéa 2 de la loi du 24 juin 2013 relative aux sanctions administratives communales;

— l'article 18*bis* paragraphe 2 alinéa 5 de l'ordonnance du 19 avril 2007 portant des dispositions diverses

bepalingen inzake openbare dienst van openbaar stadsvervoer in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De meeste overtredingen zullen worden vastgesteld door vaststellende beambten die deel uitmaken van het benadeelde bedrijf (bvb: beëdigd treinbegeleider wegens het reizen zonder vervoerbewijs, beëdigd personeelslid van Infrabel wegens onregelmatige aanplantingen).

De situatie is anders voor Securail, de veiligheidsdienst van de NMBS, die als opdracht van openbare dienst heeft om de veiligheid te waarborgen op het volledige spoorwegdomein en dus kan optreden voor de vervoersonderneming, de infrastructuurbeheerder en de stationsbeheerder. Een samenwerkingsovereenkomst tussen de NMBS en Infrabel zal ze in staat stellen om de uitvoering onderling te regelen van deze opdrachten op het door de infrastructuurbeheerder beheerde territorium, met name wat de inning en de eventuele verdeling betreft van de administratieve boetes.

## TITEL 5

### *slotbepalingen en overgangsbepalingen*

#### Art. 51 tot 56

De artikelen 51 tot 56 zijn van louter technische aard en zijn bedoeld om hetzij de bestaande teksten aan te vullen teneinde rekening te houden met deze wet (artikelen 51 tot 53), hetzij de teksten op te heffen die door deze wet vervangen worden (artikel 54), hetzij de overgangsregeling te preciseren (artikel 55), hetzij de datum van inwerkingtreding te verduidelijken (artikel 56).

*De minister van Binnenlandse Zaken,*

Jan JAMBON

*De minister van Justitie,*

Koen GEENS

*De minister van Mobiliteit,*

François BELLOT

en matière de service public de transport en commun urbain dans la Région de Bruxelles-Capitale.

La plupart des infractions seront constatées par des agents constatateurs faisant partie de la société préjudiciée (par ex.: accompagnateur de train assermenté pour l'absence de titre de transport, agent assermenté d'Infrabel pour les plantations irrégulières).

La situation est différente pour le service de sécurité Securail de la SNCB, qui a pour mission de service public d'assurer la sécurité sur l'ensemble du domaine ferroviaire et qui a donc vocation à intervenir pour l'entreprise de transport, le gestionnaire de l'infrastructure et le gestionnaire de la gare. Une convention de coopération entre la SNCB et Infrabel leur permettra de régler entre elles les modalités d'exécution de ces missions sur le territoire géré par le gestionnaire de l'infrastructure, notamment en ce qui concerne la perception et l'éventuelle répartition des amendes administratives.

## TITRE 5

### *Dispositions finales et transitoires*

#### Art. 51 à 56

Les articles 51 à 56 sont de nature purement technique et visent soit à compléter les textes existants pour tenir compte de cette loi (articles 51 à 53), soit à abroger ceux qu'il est destiné à remplacer (article 54), soit à préciser les règles de droit transitoire (article 55) et la date d'entrée en vigueur (article 56).

*Le ministre de l'Intérieur,*

Jan JAMBON

*Le ministre de la Justice,*

Koen GEENS

*Le ministre de la Mobilité,*

François BELLOT

**VOORONTWERP VAN WET****onderworpen aan het advies van de Raad van State****Voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen****Artikel 1**

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

**TITEL 1***Definities***Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet moet worden verstaan onder:

1° Vervoersvoorwaarden: alle bepalingen die de relaties tussen de reiziger en de spoorwegonderneming regelen of, de bepalingen van de vervoersvoorwaarden beoogd in de artikelen 13, 16 en 17 van de wet van 25 augustus 1891 tot herziening van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoersovereenkomst, voor zover die er betrekking op hebben. Deze bepalingen hebben een reglementair karakter vanaf het ogenblik van hun publicatie met een bericht in het *Belgisch Staatsblad*;

2° Spoorweginfrastructuur: alle elementen die bedoeld zijn in bijlage 23 van de Spoorcodex;

3° Infrastructuurbeheerder: elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de totstandbrenging, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de verkeersleiding, het seingeving- en besturingssysteem. De taken van de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

4° Spoorwegonderneming: elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming met een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese wetgeving waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;

5° Station: de ruimte die, naargelang het geval, bestaat uit:

— het stationsgebouw, zijnde het gebouw waar de reizigers een vervoerbewijs kunnen kopen of op de trein wachten, met inbegrip van de ruimtes die deel uitmaken van ditzelfde gebouw en waartoe het publiek geen toegang heeft;

— de stopplaats, zijnde de plaats, zonder dat het een stationsgebouw betreft, waar reizigers kunnen op- of afstappen volgens de vastgestelde dienstregeling;

**AVANT-PROJET DE LOI****soumis à l'avis du Conseil d'État****Avant-projet de loi sur la police des chemins de fer****Article 1<sup>er</sup>**

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

**TITRE 1<sup>ER</sup>***Définitions***Art. 2**

Pour l'application de cette loi, il faut entendre par:

1° Conditions de transport: l'ensemble des dispositions régissant les relations entre le voyageur et l'entreprise ferroviaire ou, lorsqu'elles sont concernées, les dispositions visées par les articles 13, 16 et 17 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport. Ces dispositions ont un caractère réglementaire dès leur publication par voie d'avis dans le *Moniteur belge*;

2° Infrastructure ferroviaire: l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23 du Code ferroviaire;

3° Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargée en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;

4° 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;

5° Gare: espace qui, selon le cas, comprend:

— le bâtiment de la gare, à savoir le bâtiment où les voyageurs peuvent se procurer un titre de transport ou y attendre les trains, y compris les espaces faisant partie de ce même bâtiment auxquels le public n'a pas accès;

— le point d'arrêt, à savoir l'endroit, sans qu'il s'agisse d'un bâtiment de la gare, où les voyageurs peuvent monter dans le train ou descendre du train selon l'horaire établi;

— de stationsaanhorigheden, zoals bijvoorbeeld de perrons, de boven- en ondergrondse toegangswegen naar de perrons, de wachtruimtes, de sanitaire voorzieningen, de parkeerterreinen, behorende bij het station, de fietsenstallingen en in het algemeen de andere plaatsen van het spoorweginfrastructuurdomein die toegankelijk zijn voor het publiek en alle plaatsen die beheerd worden door de stationsbeheerder;

6° Stationsbeheerder: de rechtspersoon die instaat voor het beheer van één of meerdere stations of gedeelten van stations;

7° Spoorverkeer: alle verkeer van spoorvoertuigen op spoorwegen die onder het beheer vallen van de infrastructuurbeheerder;

8° Spoorvoertuig: voertuig dat geschikt is om zich met of zonder tractie op eigen wielen voort te bewegen over spoorlijnen. Worden met name bedoeld, de locomotieven, de (elektrische) motorstellen, de (diesel-)motorwagens en het gesleept treinmaterieel;

9° Trein: geheel van spoorvoertuigen;

10° Reiziger: iedere persoon die zich per trein tussen stations en/of stopplaatsen verplaatst;

11° Stationsverbod: het verbod om zich in de stations te bevinden;

12° Treinverbod: het verbod om zich in de spoorvoertuigen te bevinden;

13° Vervoerbewijs: ieder materieel of gedematerialiseerd bewijs, ongeacht de vorm, dat aantoonde dat er een vervoerovereenkomst gesloten is tussen een reiziger en een spoorweginfrastructuuronderneming;

14° Geldig vervoerbewijs: vervoerbewijs dat conform de vervoersvoorwaarden gebruikt wordt;

15° Passagiersvergoeding: de vergoeding waarin artikel 12 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorweginfrastructuurwetgeving voorziet;

16° Veiligheidsdienst: de dienst die door de bevoegde federale overheden wordt aangewezen om de opdrachten van openbare dienst betreffende de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen uit te voeren;

17° Vaststellende beambten: de personeelsleden van de stationsbeheerder, van de infrastructuurbeheerder, van de spoorweginfrastructuurondernemingen en van de veiligheidsdienst, aangewezen door de Koning en daartoe beëdigd;

18° Bestraffende beambten: beambten aangewezen onder het personeel van de stationsbeheerder, van de infrastructuurbeheerder en van de spoorweginfrastructuurondernemingen belast met taken van openbare dienst en met de hoedanigheid van een administratieve overheid, belast met het opleggen van de boetes en andere administratieve maatregelen waarin Titel IV van deze wet voorziet. De bestraffende beambte

— les dépendances de la gare, comme par exemple les quais, les voies d'accès de surface et souterraines aux quais, les espaces d'attente, les équipements sanitaires, les terrains de parking liés à la gare, les parkings pour deux-roues et, en général, les autres espaces du domaine ferroviaire accessibles au public et tous les espaces gérés par le gestionnaire de gare;

6° Gestionnaire de la gare: la personne morale à qui la gestion d'une ou plusieurs gares ou parties de gares a été confiée;

7° Trafic ferroviaire: tout trafic de véhicules ferroviaires sur voies ferrées relevant de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

8° Véhicule ferroviaire: véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Sont visés notamment les locomotives, les automotrices (électriques), les autorails (diesel) et le matériel ferroviaire remorqué;

9° Train: ensemble de véhicules ferroviaires;

10° Voyageur: toute personne qui se déplace en train entre des gares et/ou des points d'arrêts;

11° Interdiction de gare: interdiction de se trouver dans les gares;

12° Interdiction de train: interdiction de se trouver dans les véhicules ferroviaires;

13° Titre de transport: tout titre, quelle qu'en soit la forme, matérielle ou dématérialisée, attestant de l'existence d'un contrat de transport conclu entre un voyageur et une entreprise ferroviaire;

14° Titre de transport valable: titre de transport utilisé conformément aux conditions de transport ferroviaire;

15° Redevance passager: la redevance prévue par l'article 12 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer;

16° Service de sécurité: le service désigné par les autorités fédérales compétentes pour assurer les missions de service public relatives aux activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

17° Agents constatateurs: les membres du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et du service de sécurité, désignés par le Roi et assermentés à cette fin;

18° Agents sanctionneurs: agents désignés au sein du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires chargées de missions de service public et ayant la qualité d'autorité administrative, compétents pour infliger les sanctions et autres mesures administratives prévues au Titre IV de la présente loi. L'agent sanctionneur ne peut pas être la même personne

kan niet dezelfde persoon zijn als de vaststellende beambte maar mag tot hetzelfde bedrijf of dezelfde eenheid behoren op voorwaarde dat hij of zij behoort tot een verschillende en onderscheiden dienst die een totaal onafhankelijk optreden waarborgt.

## TITEL 2

### *Verplichtingen van het publiek en van de reizigers*

## HOOFDSTUK 1

### **Verplichtingen van het publiek in het algemeen**

#### **Afdeling 1**

#### *Algemeen*

#### Art. 3

Iedereen in de stations, de treinen en de spoorweginfrastructuur dient zich te voegen naar de instructies van de politiediensten en van het personeel, al naargelang het geval, van de veiligheidsdienst, van de infrastructuurbeheerder, van de stationsbeheerder en van de spoorwegondernemingen dat in uniform is of drager is van ieder ander onderscheidend teken.

Deze instructies moeten in de gegeven omstandigheden erop gericht zijn om de veiligheid en de orde te handhaven.

#### Art. 4

Onverminderd de in andere wetten bepaalde beperkingen en met name de bepalingen van de Spoorcodex met betrekking tot de opdrachten van de veiligheidsinstantie, van het bestuur belast met het spoorwegvervoer en van het toezichthoudende orgaan, zijn de verbodsmaatregelen in deze titel niet van toepassing op de leden:

- van de politiediensten;
  - van de militaire diensten;
  - van de veiligheidsdiensten;
  - van de hulpdiensten;
- bij de uitoefening van hun functies.

Ze worden niettemin geacht het geheel van normen en veiligheidsregels na te leven.

#### Art. 5

Het is verboden om:

1° het spoorverkeer te beletten, te hinderen, te vertragen of in gevaar te brengen en, in het algemeen, de spoorwegexploitatie op om het even welke wijze te verstoren;

## TITRE 2

### *Obligations du public et des voyageurs*

## CHAPITRE 1<sup>ER</sup>

### **Obligations du public en général**

#### **Section 1<sup>re</sup>**

#### *Généralités*

#### Art. 3

Toute personne présente dans les gares, dans les trains ou dans l'infrastructure ferroviaire est tenue de se conformer aux instructions des services de police et du personnel, selon les cas, du service de sécurité, du gestionnaire de l'infrastructure, du gestionnaire de la gare ou des entreprises ferroviaires, revêtu de son uniforme ou porteur de tout autre signe distinctif.

Ces instructions doivent dans les circonstances données viser à sauvegarder la sécurité et à maintenir l'ordre.

#### Art. 4

Sans préjudice des restrictions prévues par d'autres lois, et notamment des dispositions du Code ferroviaire relatives aux missions de l'autorité de sécurité, de l'administration chargée du transport ferroviaire et de l'organe de contrôle, les interdictions prévues au présent titre ne sont pas applicables aux membres:

- des services de police;
- des services militaires;
- des services de secours;
- des services de sécurité;

agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Ceux-ci sont néanmoins tenus de se conformer à l'ensemble des normes et règles de sécurité.

#### Art. 5

Il est interdit:

1° d'empêcher, d'entraver, de ralentir ou de mettre en danger le trafic ferroviaire et, de manière générale, de perturber l'exploitation ferroviaire, de quelque manière que ce soit;

2° de personen belast met de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, van een station of met de levering van spoorwegvervoerdiensten in dwaling te brengen, hetzij door dienstseinen na te bootsen, te bedienen of te gebruiken, hetzij door valse seinen te geven;

3° voertuigen te laten stilstaan of te parkeren of voorwerpen van om het even welke aard neer te leggen op een plaats waar ze de gemakkelijke doorgang van de spoor- voertuigen of de normale werking van de spoorweginfrastructuur of de onderdelen ervan hinderen of het zicht op de seinen van de spoorweg belemmeren, behoudens toestemming vooraf van de infrastructuurbeheerder;

4° op enigerlei wijze de spoorweginfrastructuur, de stations of de spoorvoertuigen te bevuilen, te vernielen of te beschadigen;

5° tekens of afbeeldingen aan te brengen op of in de stations, de spoorweginfrastructuur of de spoorvoertuigen, of in deze zelfde installaties en spoorvoertuigen, zonder schriftelijke en voorafgaande toestemming, afhankelijk van het geval, van de betrokken stationsbeheerder, de infrastructuurbeheerder of van de spoorwegonderneming;

6° de goede werking van de alarm- of beschermingsvoorzieningen van de roltrappen, liften, rolpaden, draaideuren, automaten, telefoons of andere voorzieningen of uitrustingen die ter beschikking van het publiek worden gesteld of die dienen om hen te informeren, te hinderen of om ze opzettelijk op een andere dan de toegestane wijze te gebruiken;

#### Art. 6

Het is verboden voor al wie niet behoort tot het daartoe aangewezen personeel van de betrokken spoorwegonderneming, van de infrastructuurbeheerder, de veiligheidsdienst of van de stationsbeheerder:

1° om de installaties van de spoorweginfrastructuur of bepaalde delen ervan die niet bestemd zijn voor het publiek of voor de reizigers, aan te raken of te bedienen, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de infrastructuurbeheerder;

2° om op de spoorweginfrastructuur te klimmen of op de spoorvoertuigen, of om er aan te hangen, op om het even welke wijze;

3° om de spoorvoertuigen, de werktuigen, het materieel en onderdelen van roerende goederen bestemd voor de realisatie van de spoorwegvervoerdiensten, waarvan het gebruik door het publiek niet is toegestaan, aan te raken of te bedienen, op om het even welke wijze, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de spoorwegonderneming.

2° d'induire en erreur les personnes chargées de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, d'une gare ou de la fourniture de services de transport ferroviaire, soit en imitant, en commandant ou en utilisant des signaux de service, soit en donnant de faux signaux;

3° d'immobiliser ou de garer des véhicules ou de déposer des objets de quelque nature que ce soit, à un endroit où ils entravent, soit le passage aisé des véhicules ferroviaires, ou le fonctionnement normal de l'infrastructure ferroviaire ou de ses composantes, soit la vue sur les signaux de la voie ferrée, sauf autorisation préalable du gestionnaire de l'infrastructure;

4° de souiller, de détruire ou d'endommager de quelque manière que ce soit l'infrastructure ferroviaire, les gares ou les véhicules ferroviaires;

5° d'apposer des signes ou des images sur ou dans les gares, l'infrastructure ferroviaire ou les véhicules ferroviaires, ou dans ces mêmes installations et véhicules ferroviaires, sans autorisation écrite et préalable, selon le cas, du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire concernés;

6° d'entraver le bon fonctionnement, ou de faire volontairement un autre usage que celui autorisé, des dispositifs d'alarme ou de protection, des escalators, ascenseurs, tapis roulants, portes tournantes, distributeurs, téléphones ou autres dispositifs ou équipements mis à disposition du public ou servant à son information;

#### Art. 6

Il est interdit à quiconque qui ne fait pas partie du personnel d'une entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, du service de sécurité, ou du gestionnaire de la gare, autorisé à cet effet:

1° de toucher ou de manipuler, de quelque manière que ce soit, les installations de l'infrastructure ferroviaire ou certaines parties de celle-ci, qui ne sont pas destinées au public ou aux voyageurs, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de l'infrastructure;

2° de monter sur l'infrastructure ferroviaire ou sur les véhicules ferroviaires ou de s'y accrocher, et ce de quelque manière que ce soit;

3° de toucher ou de manipuler, de quelque manière que ce soit, les véhicules ferroviaires, les outils, le matériel et les éléments de biens mobiliers destinés à la réalisation des services de transport ferroviaire, dont l'utilisation n'est pas autorisée au public, sauf autorisation écrite et préalable de l'entreprise ferroviaire.

**Afdeling 2***Plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het publiek***Art. 7**

Het is verboden voor al wie niet behoort tot het daartoe aangewezen personeel van de betrokken spoorwegonderneming, van de infrastructuurbeheerder, de veiligheidsdienst of van de stationsbeheerder:

1° de stationsgebouwen te betreden of er zich te bevinden buiten de openingsuren voor het publiek;

2° de gedeelten van de stations die bij middel van signaletica zijn aangegeven als verboden voor het publiek, binnen te gaan of er zich te bevinden, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de stationsbeheerder;

3° de gedeelten van de infrastructuur, die niet toegankelijk zijn voor het publiek, te betreden of er zich te bevinden, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de infrastructuurbeheerder;

4° de ruimtes van de spoorvoertuigen die bestemd zijn voor de besturing, de treinbegeleiding of het bagagerijtuig van deze spoorvoertuigen te betreden zonder toestemming;

5° zich zonder schriftelijke toestemming vooraf van de infrastructuurbeheerder te begeven of te verplaatsen op de spoorweginfrastructuur naast de rijbaan.

**Afdeling 3***Plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek of voor de reizigers***Art. 8**

Het is verboden in de stations en in de spoorvoertuigen:

1° hinder, gevaar, verontreiniging of beschadiging te veroorzaken, of gedragingen te stellen die afbreuk doen aan de openbare orde;

2° gewelddadig gedrag erop na te houden;

3° de uitrustingen, toestellen en werktuigen die aan de stationsbeheerder of aan een spoorwegonderneming toebehoren of door een van hen gebruikt worden en die niet bestemd zijn voor het publiek of voor de reizigers te gebruiken of zich ervan te bedienen;

4° dieren binnen te brengen, met uitzondering van tamme huisdieren, op voorwaarde dat alle voorzorgen genomen zijn om te voorkomen dat personen worden gekwetst, in gevaar komen of worden gehinderd en dat schade aan goederen wordt aangebracht, en dit met naleving van de voorwaarden

**Section 2***Des endroits non accessibles au public***Art. 7**

Il est interdit à quiconque qui ne fait pas partie du personnel d'une entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, du service de sécurité ou du gestionnaire de la gare, autorisé à cet effet:

1° d'entrer dans les bâtiments de la gare ou de s'y trouver en dehors des heures d'ouverture au public;

2° d'entrer ou de se trouver dans les parties des gares qui, moyennant une signalétique appropriée, sont interdites au public, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de la gare;

3° d'entrer dans les parties de l'infrastructure ferroviaire non accessibles au public ou de s'y trouver, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de l'infrastructure;

4° de pénétrer sans autorisation dans les espaces des véhicules ferroviaires affectés à la conduite, à l'accompagnement des trains ou encore dans le fourgon de ces véhicules ferroviaires;

5° de s'engager ou de circuler, sans autorisation écrite préalable du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sur l'infrastructure ferroviaire établie en dehors de la chaussée.

**Section 3***Des endroits accessibles au public ou aux voyageurs***Art. 8**

Dans les gares et les véhicules ferroviaires, il est interdit:

1° de provoquer des nuisances, de créer du danger, d'occasionner des souillures ou des dégâts, ou de se livrer à des comportements contraire à l'ordre public;

2° de se livrer à des comportements violents;

3° de se servir ou d'utiliser les équipements, appareils et outillages appartenant au gestionnaire de gare ou à une entreprise ferroviaire, ou exploités par l'un d'eux, et qui ne sont pas destinés au public ou aux voyageurs;

4° de faire entrer des animaux, sauf les animaux domestiques apprivoisés, à condition d'avoir pris toutes les précautions afin d'éviter de causer des lésions, du danger ou de la gêne aux personnes et des dommages aux biens, et ce dans le respect des conditions relatives à la présence d'animaux

betreffende de aanwezigheid van dieren in de spoorvoertuigen bepaald in de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming;

5° te roken, behalve op de perrons in open lucht en in plaatsen toegestaan door de wet van 22 december 2009 betreffende een algemene regeling voor rookvrije gesloten plaatsen toegankelijk voor het publiek en ter bescherming van werknemers tegen tabaksrook;

#### Art. 9

Het is verboden in de stations en in de spoorvoertuigen, behoudens toestemming vooraf, afhankelijk van het geval, van de stationsbeheerder of van de spoorwegonderneming:

1° enig voorwerp of document te verkopen of uit te reiken;

2° enige dienst aan te bieden;

3° beroepen uit te oefenen, activiteiten of gedragingen te ontwikkelen, van om het even welke aard, die de reizigers zouden kunnen hinderen bij het onbelemmerd gebruikmaken van de diensten van de stationsbeheerder of van de diensten van spoorwegvervoer;

4° om het even welke show op te zetten, al dan niet gepaard gaand met een geldinzameling;

5° zich voort te bewegen door middel van elk "voertuig" in de zin van artikel 2.14 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met uitzondering van elk toestel die het mogelijk maakt dat een persoon met beperkte mobiliteit zich kan verplaatsen.

#### Art. 10

Het is verboden te bedelen in de spoorvoertuigen en overlast te bezorgen in de stations door er op een opdringerige of agressieve wijze te bedelen.

#### Art. 11

§ 1. Het verkeer, het stilstaan en het parkeren van voertuigen in de stations, met inbegrip van de parkeerterreinen die worden beheerd door de stationsbeheerder of door een filiaal, is slechts toegelaten onder de voorwaarden vastgesteld door, al naar het geval, de stationsbeheerder of een filiaal.

Deze voorwaarden worden zichtbaar uitgehangen aan de ingang van de plaatsen waarop ze betrekking hebben, of bepaald in de algemene voorwaarden van de betrokken stationsbeheerder of parkingbeheerder en ze zijn tegenstelbaar aan eenieder.

Deze voorwaarden houden onder meer in:

dans les véhicules ferroviaires, prévues par les conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée;

5° de fumer, sauf sur les quais situés en plein air et dans les lieux autorisés par la loi du 22 décembre 2009 instaurant une réglementation générale relative à l'interdiction de fumer dans les lieux fermés accessibles au public et à la protection des travailleurs contre la fumée du tabac;

#### Art. 9

Dans les gares et les véhicules ferroviaires, il est interdit, sauf autorisation préalable, selon le cas, du gestionnaire de gare ou de l'entreprise ferroviaire:

1° de vendre ou de distribuer quelque objet ou document que ce soit;

2° d'offrir quelque service que ce soit;

3° de se livrer à l'exercice d'une profession, de développer une activité ou un comportement, de quelque nature que ce soit, susceptibles d'empêcher les voyageurs de jouir sans entrave des services du gestionnaire de la gare ou des services de transport ferroviaire;

4° de monter quelque spectacle que ce soit, allant ou non de pair avec une collecte d'argent;

5° de se déplacer à l'aide de tout "véhicule" au sens de l'article 2.14 de l'arrêté royal du 1 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, à l'exception des dispositifs permettant le déplacement d'une personne à mobilité réduite.

#### Art. 10

Il est interdit de mendier dans les véhicules ferroviaires et il est interdit de provoquer des nuisances dans les gares par le fait de mendier de manière envahissante ou agressive.

#### Art. 11

§ 1<sup>er</sup>. La circulation, l'arrêt et le stationnement de véhicules dans les gares, y compris sur les terrains de parking géré par le gestionnaire de gare ou une filiale, ne sont autorisés qu'aux conditions établies par, selon le cas, le gestionnaire de la gare ou une filiale.

Ces conditions sont affichées de façon visible à l'entrée des endroits concernés, ou stipulées dans les conditions générales du gestionnaire de gare ou du gestionnaire de parking concerné, et sont opposables à quiconque.

Ces conditions stipulent notamment que:

1° dat gemarkeerde parkeerplaatsen kosteloos of tegen een specifiek tarief worden voorbehouden voor reizigers met een geldig vervoerbewijs waarvan de categorie, naargelang het geval, gepreciseerd is, of voor het personeel, naargelang het geval, van de infrastructuurbeheerder, van een spoorwegonderneming of van andere bedrijven;

2° dat niet voorbehouden gemarkeerde parkeerplaatsen uitsluitend kunnen worden gebruikt mits het parkeergeld tegen volle prijs wordt betaald.

§ 2. Het is verboden om:

1° zijn voertuig te besturen, tot stilstand te brengen of te parkeren in strijd met de voorwaarden bedoeld in § 1, eerste lid;

2° het verkeer op de parkeerterreinen op enigerlei wijze te hinderen of in gevaar te brengen, met name door de wijze waarop men zijn voertuig parkeert.

## HOOFDSTUK 2

### Verplichtingen van de reizigers

#### Afdeling 1

##### *Algemeen*

##### Art. 12

Het is verboden voor de reizigers om in of uit een spoorvoertuig te stappen:

1° als de trein reeds rijdt of voordat hij volledig tot stilstand is gekomen;

2° bij de opening en sluiting van de deuren van het spoorvoertuig;

3° wanneer het personeel van de betrokken spoorwegonderneming dit verbiedt;

4° buiten de perrons en de stopplaatsen, behalve op uitdrukkelijk verzoek van het personeel van de betrokken spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder;

5° langs andere in- of uitgangen dan deze bestemd voor het in- of uitstappen van reizigers, behalve op uitdrukkelijk verzoek van het personeel van de betrokken spoorwegonderneming of van de infrastructuurbeheerder.

##### Art. 13

Het is verboden in de spoorvoertuigen:

1° uit de spoorrijtuigen te hangen of de buitendeuren ervan te openen vóór de trein volledig stilstaat;

2° op welke wijze ook de werking van alarm-, veiligheids-, beschermings-, informatie- en verluchttingsvoorzieningen of

1° des places de stationnement marquées sont réservées, gratuitement ou à un tarif spécifique, aux voyageurs titulaires d'un titre de transport valable dont la catégorie est, selon le cas, précisée, ou au personnel, selon le cas, du gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'autres sociétés;

2° des places de stationnement marquées non réservées ne peuvent être utilisées que moyennant paiement du prix de stationnement au plein tarif.

§ 2. Il est interdit:

1° de circuler, d'arrêter ou stationner son véhicule en contradiction avec les conditions visées au § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>;

2° d'entraver ou mettre en danger, de quelque façon que ce soit, la circulation sur les terrains de stationnement, notamment par la manière dont est stationné le propre véhicule.

## CHAPITRE 2

### Obligations des voyageurs

#### Section 1<sup>re</sup>

##### *Généralités*

##### Art. 12

Il est interdit aux voyageurs de monter dans un véhicule ferroviaire ou de descendre d'un véhicule ferroviaire:

1° lorsque le train est déjà en marche ou avant son arrêt complet;

2° lors de l'ouverture et de la fermeture des portes du véhicule ferroviaire;

3° lorsque le personnel de l'entreprise ferroviaire concernée l'interdit;

4° en dehors des quais et des arrêts, sauf sur demande expresse du personnel de l'entreprise ferroviaire concernée ou du gestionnaire de l'infrastructure;

5° le long d'autres entrées ou sorties que celles prévues pour la montée ou la descente des voyageurs, sauf sur demande expresse du personnel de l'entreprise ferroviaire concernée ou du gestionnaire de l'infrastructure.

##### Art. 13

Dans les véhicules ferroviaires, il est interdit:

1° de se pencher hors des véhicules ferroviaires ou d'ouvrir leurs portes avant l'arrêt complet du train;

2° d'entraver de quelque manière que ce soit le fonctionnement des dispositifs d'alarme, de sécurité, de protection,

voorzieningen voor het openen en sluiten van de deuren te hinderen, evenals om deze te gebruiken buiten de gevallen waarin de consignes van de spoorwegonderneming voorzien;

3° te reizen met voorwerpen die door hun aanwezigheid of gebruik, de andere reizigers of het personeel van de betrokken spoorwegonderneming kunnen hinderen of in gevaar kunnen brengen.

4° vensters, deuren of andere voorzieningen te bedienen of te gebruiken, hetzij omdat die niet bestemd zijn voor gebruik door reizigers, hetzij omdat het niet is voorgeschreven in de consignes van de spoorwegonderneming;

5° enig voorwerp of enige stof uit het spoorvoertuig te werpen.

## Afdeling 2

### Vervoerbewijzen

#### Art. 14

§ 1. In de gevallen en volgens de nadere regels waarin de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming voorzien, zijn de spoorvoertuigen die bestemd zijn voor de reizigers enkel toegankelijk voor de reizigers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs. Indien de controle van de geldigheid van een vervoerbewijs de controle noodzakelijk maakt van zijn of haar identiteit van de reiziger, dan is deze laatste ertoe gehouden om een identiteitsstuk voorzien van een foto voor te leggen, dat de identiteit kan aantonen. Bij gebrek hieraan zal de reiziger worden beschouwd als zijnde niet in het bezit van een geldig vervoerbewijs.

Onverminderd het eerste lid kan de spoorwegonderneming in haar algemene vervoersvoorwaarden een aantal gevallen omschrijven waarin de spoorvoertuigen toch toegankelijk zijn voor personen die op het ogenblik dat ze instappen niet over een geldig vervoerbewijs beschikken.

Reizigers zonder geldig vervoerbewijs dienen zich in regel te stellen conform de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming, door betaling van de sommen die in deze vervoersvoorwaarden vermeld zijn.

§ 2 De perrons zijn enkel toegankelijk voor de reizigers die, conform de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming, in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs en voor de personen die een reiziger begeleiden bij diens vertrek of op de aankomst van een reiziger wachten.

Onverminderd het eerste lid kan de spoorwegonderneming in haar vervoersvoorwaarden, in overleg met de infrastructuurbeheerder of de stationsbeheerder, een aantal gevallen definiëren waarin de perrons toch toegankelijk zijn voor personen zonder geldig vervoerbewijs.

d'information ou de ventilation ou des dispositifs d'ouverture et de fermeture des portes, ainsi que de les utiliser en dehors des cas prévus par les consignes de l'entreprise ferroviaire;

3° de voyager avec des objets qui, par leur présence ou leur utilisation, peuvent gêner ou mettre en danger les autres passagers ou le personnel de l'entreprise ferroviaire concernée.

4° de manipuler ou utiliser des fenêtres, portes ou autres dispositifs, soit lorsqu'ils ne sont pas destinés à l'usage des voyageurs, soit en dehors des cas prévus par les consignes de l'entreprise ferroviaire;

5° de jeter hors du véhicule ferroviaire quelque objet ou substance.

## Section 2

### Titres de transport

#### Art. 14

§ 1<sup>er</sup>. Dans les hypothèses et les modalités prévues dans les conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée, les véhicules ferroviaires destinés aux voyageurs ne sont accessibles qu'aux voyageurs qui détiennent un titre de transport valable. Si le contrôle de la validité d'un titre de transport nécessite de vérifier l'identité du voyageur, ce dernier est tenu de présenter une pièce d'identité comprenant une photographie et pouvant établir son identité. A défaut, le voyageur sera traité comme ne disposant pas d'un titre de transport valable.

Sans préjudice de l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'entreprise ferroviaire peut cependant définir, dans ses conditions de transport, un nombre de cas où les véhicules ferroviaires sont néanmoins accessibles aux personnes sans titre de transport valable lors de l'embarquement.

En l'absence de titre de transport valable, les voyageurs sont tenus de se régulariser, conformément aux conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée, par le paiement des sommes prévues dans ces conditions de transport.

§ 2. Les quais ne sont accessibles qu'aux voyageurs qui, conformément aux conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée, détiennent un titre de transport valable et aux personnes qui accompagnent un voyageur avant son départ ou attendent l'arrivée d'un voyageur.

Sans préjudice de l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'entreprise ferroviaire peut définir dans ses conditions de transport, en concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de la gare, un nombre de cas où les quais sont néanmoins accessibles aux personnes sans titre de transport valable.

## Art. 15

Het is verboden zich te bevinden:

1° in de spoorvoertuigen, anders dan onder de voorwaarden beoogd in artikel 14, § 1;

2° op de perrons, anders dan onder de voorwaarden beoogd in artikel 14, § 2.

## Art. 16

Het is verboden een vervoerbewijs te vervalsen of na te maken, of de identiteit van een derde te misbruiken.

## Art. 17

De personen die zich op de plaatsen bevinden waarvan de toegang uitsluitend is voorbehouden aan de reizigers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs dienen hun vervoerbewijs of eventueel ieder ander document waarin de vervoersvoorwaarden voorzien, te tonen en te overhandigen aan de vaststellende beambten, telkens zij dit vragen.

**Afdeling 3***Passagiersvergoedingen*

## Art. 18

Conform artikel 12 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen, dienen de reizigers bedoeld in deze bepalingen, de spoorwegonderneming een supplement op de prijs van de reis te voldoen, "passagiersvergoeding" genoemd.

## HOOFDSTUK 3

**Maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan**

## Art. 19

De spoorwegen zijn ingedeeld in de grote wegenis. De parkeerplaatsen en de toegangswegen tot de stations zijn ingedeeld in de kleine wegenis, behalve de uitzonderingen te bepalen bij koninklijk besluit.

## Art. 20

§ 1. Behoudens door de infrastructuurbeheerder toegestane afwijking moet de plantengroei langs de spoorwegen minimaal 1,50 m korter gehouden worden dan de afstand tussen de voet van de plant en de dichtstbijzijnde spoorstaaf. De kap- en snoeiwerken moeten worden gepland voordat de plantengroei deze maximumhoogte bereikt.

## Art. 15

Il est interdit de se trouver:

1° dans les véhicules ferroviaires, autrement qu'aux conditions visées à l'article 14, § 1<sup>er</sup>;

2° sur les quais, autrement qu'aux conditions visées à l'article 14, § 2.

## Art. 16

Il est interdit de falsifier ou de contrefaire un titre de transport ou d'usurper l'identité d'un tiers.

## Art. 17

Les personnes se trouvant aux endroits dont l'accès est exclusivement réservé aux voyageurs munis d'un titre de transport valable doivent, chaque fois que les agents constatateurs le demandent, présenter et remettre à celles-ci leur titre de transport ou, le cas échéant, tout autre document prévu par les conditions de transport.

**Section 3***Redevances Passagers*

## Art. 18

Conformément à l'article 12 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer, les voyageurs visés par ces dispositions sont tenus de payer à l'entreprise ferroviaire un supplément sur le prix du voyage, dénommé "redevance passager".

## CHAPITRE 3

**Mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation**

## Art. 19

Les chemins de fer sont classés dans la grande voirie. Les places de stationnement et les chemins d'accès, créés pour aboutir aux gares sont classés dans la petite voirie, sauf les exceptions à déterminer par arrêté royal.

## Art. 20

§ 1<sup>er</sup>. Sauf dérogation accordée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la végétation doit être maintenue, le long des voies de chemin de fer, à une hauteur maximale de un mètre cinquante inférieure à la distance entre le pied de celle-ci et le rail le plus proche. Les interventions de coupe et d'élagage doivent être prévues avant que la végétation n'atteigne cette hauteur maximale.

Wanneer de spoorweg op een grondverhoging of in ingraving is aangelegd, wordt die afstand berekend tussen de voet van de plantengroei en de bovenrand van de grondverhoging of de ingraving.

Plantengroei die zich bevindt achter muren die langsheen de sporen zijn opgetrokken, moet op dezelfde hoogte van deze muren worden gehouden, behoudens toegestane afwijkingen door de infrastructuurbeheerder.

§ 2. De infrastructuurbeheerder kan alle niet-kruidachtige plantengroei op een afstand van minder dan 8 meter van de spoorstaven verbieden, indien deze plantengroei de veiligheid van het treinverkeer in gevaar kan brengen.

Voor de baanvakken waar de toegestane snelheid boven de tweehonderdtwintig km/h ligt, zijn er binnen een zone van vijftientwintig meter vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf enkel kruidachtige gewassen toegestaan.

#### Art. 21

§ 1. Zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder is het verboden om langs de sporen constructies of gebouwen op te trekken waarvan de totale hoogte meer bedraagt dan de afstand tot de dichtstbijzijnde spoorstaaf verminderd met 5 meter. In bochten met een straal van vijfhonderd meter of minder, wordt die afstand vermeerderd tot acht meter.

De in het eerste lid bedoelde regels zijn eveneens van toepassing voor het ophopen of opstapelen van ongeacht welke materie.

Het is in ieder geval verboden om op de aangrenzende terreinen windmolenmasten op te trekken of te plaatsen op een afstand van minder dan tweehonderd meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder.

§ 2. Wanneer de spoorweg zich in een tunnel bevindt, is het verboden om zonder toelating van de infrastructuurbeheerder te bouwen op minder dan vijftientwintig meter van de tunnelingang of in een zone van vijftientwintig meter aan weerszijden van de tunnel, of in de zone die zich net boven de tunnel bevindt.

#### Art. 22

Zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder is het verboden langs de spoorweg binnen een afstand van vijftientwintig meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf zelfs voorlopig, opgravingen, uitgravingen of uithollingen te verrichten, mijnen, venen, steengroeven, zandputten of fosfaatmijnen, in open lucht of ondergronds, te openen of werken tot het opsporen van mijnen uit te voeren.

Quand le chemin de fer est établi en remblai ou en déblai, la distance est calculée entre le pied de la végétation et l'arrête supérieure du remblai ou du déblai.

Sauf dérogation accordée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la végétation située derrière les murs érigés le long des voies devra être maintenue à hauteur égale à ces murs.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pourra interdire toute végétation autre qu'herbacée située à moins de huit mètres des rails de chemins de fer, si cette végétation risque de mettre en péril la sécurité du trafic ferroviaire.

Pour les tronçons de ligne où la vitesse autorisée est supérieure à deux cent vingt km/h, seule la présence d'herbacées est autorisée dans une zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche.

#### Art. 21

§ 1<sup>er</sup>. Il est interdit d'ériger le long des voies de chemin de fer, sans autorisation écrite du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des constructions ou bâtisses dont la hauteur totale dépasse la distance les séparant du rail le plus proche diminuée de cinq mètres. Cette distance est portée à huit mètres à l'intérieur des courbes d'un rayon inférieur ou égal à cinq cents mètres.

Les règles visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont également applicables à la formation d'amas ou aux dépôts de matières quelconques.

Dans tous les cas, il est interdit d'ériger ou placer sur les terrains riverains des mats pour éoliennes, à une distance de moins de deux cents mètres du rail le plus proche, sans autorisation écrite du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Lorsque le chemin de fer est en tunnel, il est interdit, sans autorisation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de construire à une distance de moins de vingt-cinq mètres des ouvrages d'entrée ou dans une zone de vingt-cinq mètres de part et d'autre du tunnel, ainsi que dans la zone qui se situe directement au-dessus du tunnel.

#### Art. 22

Sans autorisation écrite du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, il est défendu d'exécuter des fouilles, déblais ou excavations quelconques, même à titre provisoire, d'ouvrir ou d'exploiter des minières, tourbières, carrières, sablières, phosphatières, soit à ciel ouvert, soit souterraines, ou d'effectuer des travaux de recherches de mines, le long du chemin de fer, dans la distance de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche.

## Art. 23

Binnen de vijftientwintig meterzone gemeten van de dichtstbijzijnde spoorstaaf, is het verboden hetzij gebouwen op te trekken waarvan de dakbedekking voorzien is van brandbaar materiaal, hetzij een opslag te vestigen van brandbare materialen van welke oorsprong dan ook, zoals van agrarische oorsprong of van brandbare vloeistoffen, brandstoffen of ontplofbare stoffen.

Tijdelijke oppers veldvruchten, die slechts gemaakt zijn voor de tijd van de oogst, vallen buiten dat verbod.

Zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder is het verboden brandbare stoffen te stapelen binnen de vijftientwintigmeterzone gemeten vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf. Geen schadeloosstelling kan worden gevorderd voor stapels brandbare stoffen welke binnen die zone, zelfs met machtiging, werden gemaakt en door de exploitatie zelf van de spoorweg in brand mochten raken.

## Art. 24

Voor nieuwe lijnen of de aanpassing van bestaande lijnen nemen de erfdienstbaarheden, opgelegd door deze wet, aanvang op de dag van de neerlegging in de gemeente van het plan van de te naasten gronden voor de aanleg van een nieuwe spoorweg of de aanpassing van een bestaande spoorweg.

## TITEL 3

*Naleving van de reglementering betreffende de politie der spoorwegen*

## Art. 25

§ 1. De vaststellende beambten en de leden van het operationeel kader van de politiediensten zien toe op de naleving van deze wet en van zijn uitvoeringsbesluiten.

Zij stellen de overtredingen omschreven in de voornoemde wetten en uitvoeringsbesluiten vast door middel van vaststellingen – uitsluitend m.b.t de overtredingen bedoeld in artikel 29 vastgesteld door de vaststellende beambten – of bij proces-verbaal die beide gelden tot het bewijs van het tegendeel.

Zonder afbreuk te doen aan het vorige lid, zijn de vaststellende beambten die tot het treinbegeleidingspersoneel behoren van het spoorbedrijf enkel gemachtigd om vaststellingen te doen van overtredingen bedoeld in de artikelen 8 tot 10 en 12 tot 18, en wat de overtredingen betreft bedoeld in de artikelen 8 tot 10 in zoverre deze worden begaan aan boord van het spoorvoertuig.

De vaststellende beambten identificeren zich door middel van een legitimatiekaart waarvan het model, voor wat de vaststellende beambten betreft, door de Koning wordt vastgesteld.

## Art. 23

Il est défendu, dans la zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche, soit d'établir des constructions dont la toiture est revêtue de matière inflammable, soit d'établir des dépôts de matières inflammables de quelque origine que ce soit, notamment d'origine agricole, ainsi que des liquides inflammables, des combustibles ou des matières explosives.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts momentanés de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Il est défendu d'établir, sans autorisation écrite du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des dépôts de matières combustibles dans la zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche. Aucune indemnité ne pourra être réclamée à raison des dépôts de matières combustibles établis dans cette zone, même avec autorisation, et qui viendraient à être incendiés du fait de l'exploitation du chemin de fer.

## Art. 24

Pour les nouvelles lignes ou la modification de lignes existantes, les servitudes imposées par la présente loi prennent naissance à la date du dépôt, dans la commune, du plan des terrains à acquérir pour la construction d'un nouveau chemin de fer ou pour la modification d'un chemin de fer existant.

## TITRE 3

*Respect de la réglementation relative à la police des chemins de fer*

## Art. 25

§ 1<sup>er</sup>. Les agents constatateurs et les membres du cadre opérationnel des services de police sont chargés de veiller au respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Ils constatent les infractions aux dispositions des lois précitées et de leurs arrêtés d'exécution par des constats – uniquement en ce qui concerne les infractions visées à l'article 29 constatées par des agents constatateurs – ou des procès-verbaux faisant, tous deux, foi jusqu'à preuve du contraire.

Sans préjudice de l'alinéa précédent, les agents constatateurs faisant partie du personnel d'accompagnement de l'entreprise ferroviaire ne sont habilités à constater que les infractions visées aux articles 8 à 10 et 12 à 18, et en ce qui concerne les infractions visées aux articles 8 à 10 que pour autant qu'elles soient commises à bord du véhicule ferroviaire.

Les agents constatateurs s'identifient au moyen d'une carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle en ce qui concerne les agents constatateurs.

§ 2. Indien de vaststellende beambten bij de uitoefening van hun functies, kennis krijgen van andere misdrijven, lichten zij de bevoegde politiediensten hiervan onmiddellijk in.

§ 3. De vaststellende beambten leggen voor de door de Koning aangewezen ambtenaren de volgende eed af:

“Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk en het mij opgedragen ambt trouw waar te nemen. “.

§ 4. De vaststellende beambten en de bestraffende beambten mogen niet veroordeeld geweest zijn, zelfs niet met uitstel, tot enige correctionele of criminele straf, zoals bedoeld in artikel 7 van het strafwetboek of tot een gelijkaardige straf in het buitenland behoudens veroordelingen wegens inbreuken op de wetgeving betreffende de politie over het wegverkeer.

Teneinde te bewijzen dat ze aan deze voorwaarde voldoen, bezorgen ze de ambtenaren bedoeld in paragraaf 3, of hun afgevaardigden, een uittreksel uit het strafregister van minder dan zes maand oud op het ogenblik dat ze voor de eerste keer door de Koning worden aangewezen.

§ 5. De vaststellende en bestraffende beambten moeten beantwoorden aan de minimum voorwaarden die inzake opleiding en kennis door de Koning bij in Ministerraad overlegd besluit worden vastgesteld en die vereist zijn voor het uitoefenen van de bevoegdheden die hen in het kader van deze wet worden toegekend.

Bij de vaststelling van deze voorwaarden voor wat de vaststellende beambten betreft, houdt dit koninklijk besluit rekening met de bestaande opleidingsprogramma's. Hierbij wordt met name een onderscheid gemaakt tussen het betrokken personeel dat in dienst is op het ogenblik waarop deze wet in werking treedt en het personeel dat later wordt aangeworven.

#### Art. 26

§ 1. In het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in deze wet en mits vooraf een machtiging wordt verkregen, respectievelijk van het Sectoraal Comité van het Rijksregister en het Sectoraal Comité voor de Federale Overheid:

— hebben de vaststellende beambten wier functie het vereist en de bestraffende beambten toegang tot het Rijksregister;

— hebben het personeel van de veiligheidsdienst en de bestraffende beambten toegang tot de Kruispuntbank van de Voertuigen.

§ 2. De stationsbeheerder, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zorgen als verantwoordelijken voor de verwerking van persoonsgegevens, voor de bewaring van de persoonsgegevens die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in deze wet, in een apart en beveiligd bestand.

§ 2. Les agents constatateurs informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 3. Les agents constatateurs prêtent serment devant les fonctionnaires désignés par le Roi:

“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.”.

§ 4. Les agents constatateurs et les agents sanctionneurs ne peuvent pas avoir été condamnés, même avec sursis, à une quelconque peine correctionnelle ou criminelle, telle que visée à l'article 7 du Code pénal, ou à une peine similaire à l'étranger, à l'exception des condamnations pour infraction à la réglementation relative à la police de la circulation routière.

Afin de prouver qu'ils satisfont à cette condition, ils transmettent aux fonctionnaires visés au paragraphe 3, ou à leurs délégués, un extrait de casier judiciaire datant de moins de six mois lorsqu'ils sont désignés pour la première fois par le Roi.

§ 5. Un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres fixe les conditions minimales auxquelles les agents constatateurs et les agents sanctionneurs doivent répondre en matière de formation et de qualification nécessaires pour exercer les compétences qui leur sont conférées dans le cadre de cette loi.

Pour déterminer ces conditions, cet arrêté royal tient compte des programmes de formation existants en ce qui concerne les agents constatateurs. A cet égard, une distinction doit notamment être opérée entre le personnel concerné en service au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi et le personnel recruté après cette date.

#### Art. 26

§ 1<sup>er</sup>. Dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi et moyennant l'obtention préalable d'une autorisation, respectivement du Comité sectoriel du Registre national et du Comité sectoriel pour l'Autorité fédérale:

— les agents constatateurs dont la fonction le requiert et les agents sanctionneurs ont accès aux données du Registre national;

— le personnel du service de sécurité et les agents sanctionneurs ont accès à la Banque-Carrefour des véhicules.

§ 2. Le gestionnaire de la gare, le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, en tant que responsables de traitement, veillent à conserver les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi, dans un fichier dédié et sécurisé.

De verwerking van de persoonsgegevens in het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in deze wet, strekt er enkel toe ervoor te zorgen dat de vaststellingen van de overtredingen en de boetes alsook de uitvoering ervan, beheerd worden.

De vaststellende beambte en de bestraffende beambte hebben toegang tot het bestand. Zij kunnen hun toegangsrecht delegeren aan één of meerdere personen die met de gegevensinbreng belast zijn, wier naam schriftelijk wordt opgegeven en die tot geheimhouding verplicht zijn. Deze delegatie moet worden gemotiveerd.

De persoonsgegevens die in het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in deze wet worden verwerkt, worden gedurende vijf jaar bewaard, te rekenen vanaf de datum waarop de administratieve geldboete werd opgelegd of de alternatieve maatregel werd genomen. Eens deze termijn verstreken is, worden zij hetzij vernietigd, hetzij geanonimiseerd.

#### Art. 27

De leden van het operationeel kader van de politiediensten evenals de vaststellende beampten mogen het vervoerbewijs afnemen van eenieder die deze wet overtreedt, in de gevallen waarin de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming voorzien.

### TITEL 4

#### *Sancties en andere maatregelen*

### HOOFDSTUK 1

#### **Algemeen**

#### Art. 28

§ 1. Overtredingen van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten worden bestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en met geldboete van minstens 26 euro of met slechts een van deze straffen.

Onverminderd het eerste lid, in afwijking van artikel 29 en zonder afbreuk te doen aan artikel 32, § 1, kan eenieder die artikel 15, 1°, méér dan negen keer overtreden heeft tijdens een periode van twaalf maanden of minder, gestraft worden met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en een geldboete van 1 000 euro, of met slechts één van deze straffen, vanaf de tiende overtreding.

§ 2. Al de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van de bepalingen van het hoofdstuk VII en het artikel 85, waarvan bij deze wet niet wordt afgeweken, zijn van toepassing op de overtredingen waarin deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten voorzien.

Le traitement des données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi, ne vise qu'à assurer la gestion des constats d'infraction et sanctions et l'exécution de celles-ci.

L'agent constatateur et l'agent sanctionnateur ont accès au fichier. Ils peuvent déléguer leur droit d'accès à une ou plusieurs personnes chargées d'introduire les données dans le fichier, désignées nommément et par écrit, et tenues au secret. Cette délégation doit être motivée.

Les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi sont conservées pendant cinq ans à compter du jour où l'amende administrative a été infligée ou la mesure alternative a été prise. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.

#### Art. 27

Les membres du cadre opérationnel des services de police ainsi que les agents constatateurs peuvent retirer le titre de transport de toute personne qui contrevient à la présente loi, dans les cas prévus par les conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée.

### TITRE 4

#### *Sanctions et autres mesures*

### CHAPITRE 1<sup>ER</sup>

#### **Généralités**

#### Art. 28

§ 1<sup>er</sup>. Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, sont sanctionnées par un emprisonnement de huit jours à cinq ans et par une amende de 26 euros au moins, ou par une de ces peines seulement.

Nonobstant l'alinéa 1<sup>er</sup>, par dérogation à l'article 29, et sans préjudice de l'article 32, § 1<sup>er</sup>, toute personne qui a contrevenu à l'article 15, 1° plus de neuf fois sur une période inférieure ou égale à douze mois, peut être punie d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 1 000 euros, ou par une de ces peines seulement, à partir de la 10<sup>ème</sup> infraction commise.

§ 2. Toutes les dispositions du Livre I<sup>er</sup> du Code pénal, y compris les dispositions du chapitre VII et l'article 85, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente loi sont applicables aux infractions prévues par la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

## Art. 29

§ 1. In afwijking van artikel 28 en overeenkomstig de procedure bedoeld in Titel IV, Hoofdstuk III, worden de overtredingen van de artikelen 3, 8, 4° en 5°, 9, 11, § 2, 1°, 13, 4°, 15, 17 en 18 bestraft met een administratieve geldboete.

## Art. 30

In afwijking van artikel 28 en overeenkomstig de procedure bedoeld in Titel IV, Hoofdstuk III, kunnen de overtredingen van de artikelen 5 tot 7, 8, 1° tot 3°, 10, 11, § 2, 2°, 12, 13, 1° tot 3° en 5°, 16, 20 tot 23, 35, 36, § 2 bestraft worden ofwel met straffen bepaald in artikel 28 ofwel met een administratieve geldboete.

## Art. 31

§ 1. De overtredingen van de artikelen 3, 8, 4° en 5°, 9, 11, § 2, 1°, 13, 3°, 15, 2° en 17 worden beschouwd als overtredingen van categorie 1.

Ze kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete van 50 euro.

Wanneer binnen de driehonderd vijftien kalenderdagen na de vaststelling van de eerste overtreding een tweede overtreding wordt begaan, dan kan deze bestraft worden met een administratieve geldboete van 75 euro. Dezelfde overtredingen die vervolgens binnen de vermelde periode worden begaan, kunnen bestraft worden met een administratieve geldboete van 150 euro.

§ 2. De overtredingen van de artikelen 5, 5° en 6°, 7, 1°, 8, 1°, 10, 12, 2° en 3°, 13, 4° en 5°, 35 en 36, § 2 worden beschouwd als overtredingen van categorie 2.

Ze kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete van 100 euro.

Wanneer binnen de driehonderd vijftien kalenderdagen na de vaststelling van de eerste overtreding een tweede overtreding wordt begaan, dan kan deze bestraft worden met een administratieve geldboete van 250 euro. Dezelfde overtredingen die vervolgens binnen de vermelde periode worden begaan, kunnen bestraft worden met een administratieve geldboete van 350 euro.

§ 3. De overtredingen van de artikelen 15, 1° en 18 worden beschouwd als overtredingen van categorie 3.

Ze kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete van 250 euro.

Dezelfde overtreding die binnen de driehonderd vijftien kalenderdagen na de vaststelling van de eerste overtreding wordt begaan, kan worden bestraft met een administratieve geldboete van 500 euro.

## Art. 29

§ 1<sup>er</sup>. Par dérogation à l'article 28 et conformément à la procédure visée au Titre IV, Chapitre III, les infractions aux articles 3, 8, 4° et 5°, 9, 11, § 2, 1°, 13, 4°, 15, 17 et 18, sont sanctionnées par une amende administrative.

## Art. 30

Par dérogation à l'article 28 et conformément à la procédure visée au Titre IV, Chapitre III, les infractions aux articles 5 à 7, 8, 1° à 3°, 10, 11, § 2, 2°, 12, 13, 1° à 3° et 5°, 16, 20 à 23, 35, 36, § 2, peuvent être sanctionnées soit par les peines prévues à l'article 28, soit par une amende administrative.

## Art. 31

§ 1<sup>er</sup>. Les infractions aux articles 3, 8, 4° et 5°, 9, 11, § 2, 1°, 13, 3°, 15, 2° et 17, sont considérées comme infractions de catégorie 1.

Elles peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 50 euros.

Lorsque, dans les trois cent soixante-cinq jours calendrier suivant la constatation de la première infraction, une seconde infraction identique est commise, elle pourra être sanctionnée par une amende administrative de 75 euros. Les infractions identiques suivantes commises dans le délai précité pourront être sanctionnées par une amende administrative de 150 euros.

§ 2. Les infractions aux articles 5, 5° et 6°, 7, 1°, 8, 1°, 10, 12, 2° et 3°, 13, 4° et 5°, 35 et 36, § 2, sont considérées comme infractions de catégorie 2.

Elles peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 100 euros.

Lorsque, dans les trois cent soixante-cinq jours calendrier suivant la constatation de la première infraction, une seconde infraction identique est commise, elle pourra être sanctionnée par une amende administrative de 250 euros. Les infractions identiques suivantes commises dans le délai précité pourront être sanctionnées par une amende administrative de 350 euros.

§ 3. Les infractions aux articles 15, 1° et 18 sont considérées comme infractions de catégorie 3.

Elles peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 250 euros.

Toute infraction identique commise dans les trois cent soixante-cinq jours calendrier suivant la constatation de la première infraction pourra être sanctionnée par une amende administrative de 500 euros.

§ 4. De overtredingen van de artikelen 5, 1° tot 4°, 6, 7, 2° tot 5°, 8, 2° en 3°, 11, § 2, 2°, 12, 1°, 4° en 5°, 13, 1° en 2°, 16, 20 tot 23 worden beschouwd als overtredingen van categorie 4.

Ze kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete van 300 euro.

Wanneer binnen de driehonderd vijftien kalenderdagen na de vaststelling van de eerste overtreding een tweede overtreding wordt begaan, dan kan deze bestraft worden met een administratieve geldboete van 400 euro. Dezelfde overtredingen die vervolgens binnen de vermelde periode worden begaan, kunnen bestraft worden met een administratieve geldboete van 500 euro.

§ 5. Minderjarigen die de artikelen 29 of 30 overtreden en die op het tijdstip van de feiten de volle leeftijd van 14 jaar hebben bereikt, kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete waarvan het maximumbedrag is vastgelegd op 175 euro.

#### Art. 32

§ 1. De strafvordering of de administratieve vordering met betrekking tot de overtreding van de artikelen 15, 1°, 16 en 18 vervalt door de betaling aan de spoorwegonderneming van de prijs van het vervoerbewijs en van de forfaitaire vergoedingen die bepaald zijn in haar vervoersvoorwaarden.

Deze betaling moet worden verricht binnen de door de spoorwegonderneming aan de overtreder toegekende termijn. Indien de overtreder zich niet houdt aan het van de betrokken spoorwegonderneming ontvangen voorstel tot regularisatie, zal er tegen hem een vaststelling of een proces-verbaal worden opgesteld dat, afhankelijk van het geval, overgezonden wordt aan de bevoegde bestraffende beambte of aan de procureur des Konings.

§ 2. De strafvervolgning of de administratieve vervolging met betrekking tot de overtreding van de artikelen 20 tot 23 kan slechts ingang vinden wanneer de overtreder geen gevolg heeft gegeven aan twee opeenvolgende waarschuwingen die hem met aangetekende brief van de infrastructuurbeheerder werden toegestuurd en die hem per waarschuwing minstens een termijn van vijftien kalenderdagen moet geven om zich in regel te stellen.

### HOOFDSTUK 2

#### Bijzondere bepalingen

##### Afdeling 1

##### *Bijkomende gerechtelijke straffen*

#### Art. 33

Onverminderd de door de wet voorziene hoofdstraffen en sancties, kan de rechter de toegang tot het geheel of een deel van de exploitaties van de stationsbeheerder, de

§ 4. Les infractions aux articles 5, 1° à 4°, 6, 7, 2° à 5°, 8, 2° et 3°, 11, § 2, 2°, 12, 1°, 4° et 5°, 13, 1° et 2°, 16, 20 à 23 sont considérées comme infractions de catégorie 4.

Elles peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 300 euros.

Lorsque, dans les trois cent soixante-cinq jours calendrier suivant la constatation de la première infraction, une seconde infraction identique est commise, elle pourra être sanctionnée par une amende administrative de 400 euros. Les infractions identiques suivantes commises dans le délai précité pourront être sanctionnées par une amende administrative de 500 euros.

§ 5. Les mineurs d'âge qui commettent une infraction visées aux articles 29 ou 30 en ayant atteint l'âge de 14 ans au moment des faits, peuvent être sanctionnés par une amende administrative dont le maximum ne peut dépasser 175 euros.

#### Art. 32

§ 1<sup>er</sup>. L'action publique ou l'action administrative relative aux infractions aux articles 15, 1°, 16 et 18 est éteinte par le versement à l'entreprise ferroviaire concernée du prix du titre de transport et des indemnités forfaitaires prévues dans ses conditions de transport.

Ce versement doit être effectué endéans le délai que l'entreprise ferroviaire a octroyé au contrevenant. Si le contrevenant ne se conforme pas à la proposition de régularisation qu'il a reçue de l'entreprise ferroviaire concernée, un constat ou un procès-verbal, selon le cas, sera dressé contre lui et transmis, respectivement, à l'agent sanctionnateur ou au procureur du Roi compétents.

§ 2. L'action publique ou l'action administrative relative aux infractions aux articles 20 à 23 ne pourra prendre cours que si le contrevenant n'a pas donné suite à deux avertissements successifs adressés par lettre recommandée par le gestionnaire de l'infrastructure qui doit lui accorder, pour chacun de ces avertissements, un délai d'au moins quinze jours calendrier pour régulariser sa situation.

### CHAPITRE 2

#### Dispositions particulières

##### Section 1<sup>re</sup>

##### *Peines judiciaires accessoires*

#### Art. 33

Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, le juge peut interdire l'accès à l'ensemble ou à une partie des exploitations du gestionnaire de la gare, du

infrastructuurbeheerder of een of meer spoorwegondernemingen ontzeggen voor een periode van vijftien dagen tot een jaar, aan de persoon die schuldig wordt bevonden aan een overtreding van de artikelen 327 tot 330, van een van de artikelen van Boek II, Titel VIII, of van de artikelen 461, 463 en 466 tot 476 van het Strafwetboek, gepleegd in een trein, een station of aanhorigheid van deze.

Vanaf de tiende overtreding binnen een periode van driehonderdvijfenzestig kalenderdagen kan ook de rechter, op grond van de artikelen 29 en 30, de overtreder het in het eerste lid bedoelde verbod opleggen. In geval van herhaling bedraagt de in het eerste lid bepaalde verbodsperiode maximaal twee jaar.

#### Art. 34

Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen en -sancties, zullen de personen die de maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan negeren, op vordering van het openbaar ministerie, bovendien veroordeeld worden tot het wegruimen, binnen een bij het vonnis te bepalen termijn, van alle onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken van eender welke aard.

Bij het vervallen van de termijn die in het vonnis is bepaald, mag de infrastructuurbeheerder de onwettig bestaande beplantingen, stapels of werken van ambtswege doen wegruimen op kosten van de overtreder.

### Afdeling 2

#### *Alternatieve of bijkomende administratieve maatregelen*

#### Art. 35

Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen en -sancties, is ieder persoon die de bepalingen van deze wet overtreedt, verplicht zodra hij daartoe aangemaand wordt door de leden van het operationeel kader van de politiediensten evenals door de vaststellende beambten, het spoorvoertuig, het station of de spoorweginfrastructuur te verlaten.

#### Art. 36

§ 1. Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen en -sancties, kan de infrastructuurbeheerder de voertuigen of de voorwerpen bedoeld in artikel 5, 3° laten verwijderen, in voorkomend geval op kosten van de overtreder en de burgerrechtelijk aansprakelijke personen.

§ 2. Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen- en sancties, dient iedere bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig, dat hinderlijk of gevaarlijk is voor het verkeer van reizigers of voertuigen, voor de uitvoering van werken, of voor het spoorverkeer, zijn voertuig te verplaatsen zodra hij daartoe aangemaand wordt door het personeel van

gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'une ou plusieurs entreprises ferroviaires, pour une période de quinze jours à un an, à une personne déclarée coupable d'une infraction aux articles 327 à 330, à un des articles du Livre II, Titre VIII, ou aux articles 461, 463 et 466 à 476 du Code pénal, commise dans un train, une gare ou une de ses dépendances.

L'interdiction visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> peut également être ordonnée par le juge vis-à-vis de l'auteur d'infractions sur base des articles 29 et 30, à partir de la commission de la dixième infraction commise au cours d'une période de trois cent soixante-cinq jours de calendrier. Dans le cas d'une récidive, la période d'interdiction visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> s'élève à maximum deux ans.

#### Art. 34

Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, les personnes qui commettent une infraction aux mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation, seront en outre condamnées, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis.

À l'expiration du délai fixé par le jugement, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut faire procéder d'office à la suppression des plantations, dépôts ou ouvrages illicites, aux frais du délinquant.

### Section 2

#### *Mesures administratives alternatives ou accessoires*

#### Art. 35

Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, toute personne qui contrevient aux dispositions de la présente loi est tenue, dès qu'elle en est sommée par les membres du cadre opérationnel des services de police ainsi que par les agents constatateurs, de quitter le véhicule ferroviaire, la gare ou les infrastructures ferroviaires.

#### Art. 36

§ 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut faire procéder à l'enlèvement des véhicules ou objets visés à l'article 5, 3°, le cas échéant aux frais du contrevenant et des personnes civilement responsables.

§ 2. Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, tout conducteur d'un véhicule à l'arrêt ou stationné sur les parkings, qui entrave ou met en danger la circulation des voyageurs ou des véhicules, l'exécution de travaux, le trafic ou l'exploitation ferroviaire, est tenu de déplacer son véhicule dès qu'il en est sommé par le personnel

de veiligheidsdienst of, naar gelang het geval, het personeel van de stationsbeheerder of van de beheerder van het parkeerterrein.

Weigert de bestuurder zijn voertuig te verplaatsen of is hij afwezig, dan mag het personeel bedoeld in het eerste lid het voertuig laten verwijderen. In dat geval wordt het voertuig verplaatst op risico en kosten van de overtreder en de burgerlijk aansprakelijke personen.

#### Art. 37

§ 1. In afwijking van artikel 34 kan de infrastructuurbeheerder zelf de algehele of gedeeltelijke wegruiming bevelen van de bouwwerken en stapels die dreigen in te vallen, alsmede het vellen van de bomen, die dreigen om te vallen binnen een zone van vijftig meter vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf en die de veiligheid van personen, treinen of van spoorweginfrastructuur in het gedrang zou brengen.

De eigenaars moeten dat bevel nakomen. Voeren zij de voorgeschreven werken niet uit binnen de bepaalde tijd, dan worden deze van ambtswege en op hun kosten uitgevoerd.

Bij hoogdringendheid kan de infrastructuurbeheerder, op kosten van de betrokken eigenaars, zelf van ambtswege overgaan tot de in het eerste lid bedoelde verrichtingen.

De betaling van de uitgaven die veroorzaakt worden door de verrichtingen omschreven in deze paragraaf wordt vervolgd als in zaken van Staatsgronden, enkel op basis van een staat opgemaakt door de ambtenaar die de uitvoeringsmaatregelen heeft genomen.

§ 2. Wanneer de infrastructuurbeheerder het voor de veiligheid van de treinen of de instandhouding van de spoorwegen noodzakelijk acht, mag hij de wettig bestaande beplantingen, gebouwen, bouwwerken, uithollingen of stapels doen wegruimen mits vooraf tot een in der minne of door de rechter te bepalen schadevergoeding is overgegaan.

§ 3. De toelatingen die de infrastructuurbeheerder in het kader van deze wet geeft, ontslaan de houders van die toelatingen niet van hun aansprakelijkheid in geval van schade of incident.

§ 4. Wanneer een administratieve geldboete kan worden opgelegd in het kader van een overtreding van de bepalingen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan, kan de bestraffende beambte de overtreders bovendien bevelen binnen een door hem bepaalde termijn alle onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken weg te ruimen.

Bij het vervallen van de door de bestraffende beambte vastgestelde termijn, mag de infrastructuurbeheerder de onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken doen wegruimen op kosten van de overtreder.

du service de sécurité ou, selon le cas, le personnel du gestionnaire de la gare ou du gestionnaire du terrain de parking.

En cas de refus du conducteur de déplacer son véhicule ou en l'absence du conducteur, le personnel visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> peut faire procéder à l'enlèvement du véhicule. Dans ce cas le déplacement s'effectue aux risques et aux frais du contrevenant et des personnes civilement responsables.

#### Art. 37

§ 1<sup>er</sup>. Par dérogation à l'article 34, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut ordonner lui-même la suppression totale ou partielle des constructions et dépôts menaçant ruine ainsi que l'abatage des arbres dont la chute est imminente, existant dans une zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche, et qui mettraient en péril la sécurité des personnes, des trains ou des infrastructures ferroviaires.

Les propriétaires sont tenus d'obtempérer à cet ordre. À défaut par eux de faire les travaux prescrits dans le délai déterminé, il y est procédé d'office et à leurs frais.

En cas d'extrême urgence, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut procéder d'office lui-même aux opérations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, aux frais des propriétaires concernés.

Le remboursement des dépenses occasionnées par les opérations visées au présent paragraphe est poursuivi comme en matière domaniale, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, lorsque la sécurité des trains ou la conservation des chemins de fer lui paraît l'exiger, faire supprimer les plantations, bâtisses, constructions, excavations ou dépôts existant légalement, moyennant indemnité préalable à fixer de gré à gré ou par justice.

§ 3. Les autorisations accordées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la présente loi n'exonèrent pas leurs titulaires de leur responsabilité en cas de dommage ou d'incident.

§ 4. Lorsqu'une amende administrative peut être infligée dans le cadre d'une infraction aux dispositions concernant les mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation, l'agent sanctionnateur peut en outre ordonner aux contrevenants de supprimer, dans un délai qu'elle aura déterminé, les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis.

À l'expiration du délai fixé par l'agent sanctionnateur, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut faire procéder d'office à la suppression des plantations, dépôts ou ouvrages illicites, aux frais du délinquant.

§ 5. Onverminderd de gerechtelijke en administratieve maatregelen bepaald in de wet, kan de infrastructuurbeheerder zich richten tot de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg.

De vordering wordt ingesteld en behandeld zoals in kort geding overeenkomstig de artikelen 1035 tot 1038, 1040 en 1041 van het Gerechtelijk Wetboek.

Over de vordering wordt uitspraak gedaan niettegenstaande enige strafvervolgning uitgeoefend wegens dezelfde feiten.

Tot de uitspraak van de beslissing met betrekking tot de in het derde lid bedoelde vordering wordt de verjaring van de strafvordering geschorst.

#### Art. 38

Van elke persoon die de bepalingen in deze wet overtreedt, kan bovendien het vervoerbewijs worden ingetrokken, tijdelijk of definitief.

### HOOFDSTUK 3

#### Procedure

##### Afdeling 1

##### *Strafvorderingsprocedure*

#### Art. 39

Behalve voor de overtredingen bedoeld in de artikelen 29 en 30 wordt het proces-verbaal ter vaststelling van een overtreding van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten, ten laatste twee maand na de vaststelling van de overtreding bezorgd aan de bevoegde procureur des Konings.

##### Afdeling 2

##### *Administratieve procedure*

#### Art. 40

§ 1. De vaststelling of het proces-verbaal van een overtreding bepaald in artikel 29 wordt ten laatste binnen de twee maand na de vaststelling van de overtreding naar de bestraffende beambte van het bedrijf ten nadele waarvan de vastgestelde overtreding is begaan, verstuurd.

§ 2. Wanneer feiten die enkel bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete vastgesteld worden ten laste van minderjarigen, bezorgen de vaststellende beambten steeds een kopie van de vaststellingen aan de bevoegde procureur des Konings.

§ 5. Sans préjudice des mesures judiciaires et administratives prévues par la loi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut s'adresser au Président du Tribunal de première instance.

L'action est formée et instruite selon les formes du référé conformément aux articles 1035 à 1038, 1040 et 1041 du Code Judiciaire.

Il est statué sur la demande nonobstant toute action pénale exercée en raison des mêmes faits.

La prescription de l'action publique est suspendue jusqu'au prononcé de la décision relative à la demande visée à l'alinéa 3.

#### Art. 38

Toute personne qui contrevient aux dispositions de la présente loi peut à titre accessoire faire l'objet du retrait d'un titre de transport, temporaire ou définitif.

### CHAPITRE 3

#### Procédure

##### Section 1<sup>re</sup>

##### *Procédure relative à l'action pénale*

#### Art. 39

A l'exception des infractions visées aux articles 29 et 30, le procès-verbal qui constate une infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution est envoyé au plus tard dans les deux mois de la constatation de l'infraction au procureur du Roi compétent.

##### Section 2

##### *Procédure administrative*

#### Art. 40

§ 1<sup>er</sup>. Le constat ou le procès-verbal d'une infraction prévue à l'article 29 est envoyé au plus tard dans les deux mois de la constatation de l'infraction à l'agent sanctionnateur relevant de l'entreprise au préjudice de laquelle l'infraction a été constatée.

§ 2. Lorsque des faits qui ne sont punissables que par une amende administrative sont constatés à charge de mineurs d'âge, une copie des constatations est toujours transmise par les agents constatateurs au procureur du Roi compétent.

## Art. 41

§ 1. Het proces-verbaal tot vaststelling van een overtreding bepaald in artikel 30 wordt ten laatste binnen de twee maanden na de vaststelling van de overtreding naar de bevoegde procureur des Konings verstuurd.

Binnen dezelfde termijn wordt er ook een kopie van dit proces-verbaal naar de bestraffende beambte van het bedrijf ten nadele waarvan de vastgestelde overtreding is begaan, verstuurd.

§ 2. De procureur des Konings beschikt vanaf de dag van de verzending van het proces-verbaal over een termijn van twee maanden om de bestraffende beambte mee te delen dat er een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek is geopend of dat vervolgingen zijn ingesteld, of dat hij oordeelt het dossier zonder gevolg te moeten klasseren.

Deze mededeling ontnemt de bestraffende beambte de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen.

De bestraffende beambte kan een administratieve geldboete opleggen na het verstrijken van deze termijn, of vóór het verstrijken van deze termijn zodra de procureur des Konings aan de bestraffende beambte heeft laten weten dat hij niet van plan is om de overtreding te vervolgen omdat het opleggen van een administratieve geldboete een meer geschikte maatregel is.

De bedrijven waarvan de bestraffende beambten afhangen sluiten protocolakkoorden met de procureurs des Konings om deze relaties te regelen en, in het bijzonder, om op voorhand die gedragingen te bepalen die de procureurs des Konings niet zouden vervolgen omdat een administratieve geldboete een meer geschikte maatregel is.

De nadere regels en het model van deze protocolakkoorden worden door de Koning vastgesteld.

## Art. 42

§ 1. De administratieve geldboete wordt opgelegd door een bestraffende beambte.

De administratieve sancties die het gevolg zijn van een overtreding die wordt vastgesteld door een politiedienst in het kader van deze wet, worden opgelegd door de bestraffende beambte die bevoegd is voor de overtredingen die worden vastgesteld door de vaststellende beambte van de veiligheidsdienst.

§ 2. De bestraffende beambten bedoeld in deze wet kunnen een deel van hun bevoegdheden zoals bepaald in artikel 43 delegeren aan het personeel van het bedrijf of entiteit waartoe ze behoren, voor zover dit personeel tot een verschillende dienst behoort, onafhankelijk van de dienst waarvan de vaststellende beambten afhangen.

Enkel de personeelsleden die beantwoorden aan de voorwaarden inzake integriteit waarvan in artikel 25, § 4 sprake is,

## Art. 41

§ 1<sup>er</sup>. Le procès-verbal qui constate une infraction prévue à l'article 30 est envoyé au plus tard dans les deux mois de la constatation de l'infraction au procureur du Roi compétent.

Une copie de ce procès-verbal est aussi envoyée dans le même délai à l'agent sanctionnateur relevant de l'entreprise au préjudice de laquelle l'infraction a été constatée.

§ 2. Le procureur du Roi dispose d'un délai de deux mois, à compter du jour de l'envoi du procès-verbal, pour informer l'agent sanctionnateur qu'une information ou une instruction a été ouverte ou que des poursuites ont été entamées ou qu'il estime devoir classer le dossier sans suite.

Cette communication éteint la possibilité pour l'agent sanctionnateur d'imposer une amende administrative.

L'agent sanctionnateur recouvre son droit d'infliger une amende administrative à l'échéance de ce délai ou avant l'échéance de celui-ci si le procureur du Roi communique au préalable à l'agent sanctionnateur qu'il ne compte pas poursuivre l'infraction car une amende administrative serait une réponse plus appropriée.

Les sociétés dont dépendent les agents sanctionneurs concluent des protocoles d'accord avec les procureurs du Roi pour régler ces relations et, en particulier, pour déterminer à l'avance les comportements que les procureurs du Roi n'entendent pas poursuivre au motif qu'une amende administrative serait une réponse plus appropriée.

Les modalités et le modèle de ces protocoles d'accord sont fixés par le Roi.

## Art. 42

§ 1<sup>er</sup>. L'amende administrative est infligée par un agent sanctionnateur.

Les sanctions administratives consécutives à une infraction constatée par un service de police dans le cadre de la présente loi, sont infligées par l'agent sanctionnateur compétent pour les infractions constatées par un agent constatateur du service de sécurité.

§ 2. Les agents sanctionneurs visés par la présente loi peuvent déléguer une partie de leurs compétences telles que prévues à l'article 43 au personnel de la société ou entité à laquelle elles appartiennent, pour autant que ce personnel fasse partie d'un service différent, indépendant du service dont ressortent les agents constatateurs.

Seuls les membres du personnel répondant aux conditions de probité visées à l'article 25, § 4 et aux conditions de

en aan de voorwaarden inzake opleiding en kennis waarvan in artikel 25, § 5 sprake is, kunnen een bevoegdheidsdelegatie krijgen zoals bedoeld in de eerste alinea.

#### Art. 43

§ 1. Wanneer de bestraffende beambte beslist dat de administratieve procedure opgestart dient te worden, deelt hij of zij aan de overtreder, per aangetekende brief, het volgende mee:

— de feiten die aan de basis liggen van de aanvang van de procedure en hun kwalificatie;

— de sanctie die hij of zij riskeert;

— dat de overtreder de mogelijkheid heeft om bij aangetekende brief binnen een termijn van vijftien dagen na de datum van kennisgeving zijn verweermiddelen uiteen te zetten, of zijn verweer mondeling uiteen te zetten indien de overtreder minderjarig is; indien hij of zij meerderjarig is, enkel wanneer het gaat over een overtreding bedoeld in artikel 31, § 4;

— dat de overtreder het recht heeft om zich te laten bijstaan door een raadsman;

— dat de overtreder het recht heeft om zijn dossier te raadplegen;

— een kopie van het proces-verbaal bedoeld, al naargelang het geval, in artikel 40 of 41.

§ 2. Indien de administratieve procedure wordt gestart tegen een minderjarige, wordt de bestraffende beambte overigens verplicht een aanbod van mondelinge bemiddeling voor te stellen. In het kader van deze bemiddeling kan de bestraffende beambte een gemeenschapsdienst voorstellen aan de minderjarige, die georganiseerd wordt rekening houdend met zijn leeftijd en capaciteiten. De gemeenschapsdienst wordt door het bedrijf waarvan de bestraffende beambte afhangt georganiseerd, mag niet meer dan vijftien uur bedragen en moet worden uitgevoerd binnen een termijn van zes maanden vanaf de datum van instemming van de minderjarige met de gemeenschapsdienst.

Enkel in geval van weigering van het aanbod of falen van de bemiddeling, kan de bestraffende beambte een administratieve sanctie opleggen.

De vader, moeder en voogden of personen die de minderjarige onder hun hoede hebben, worden op dezelfde wijze in kennis gesteld van elke schriftelijke mededeling of beslissing. Deze partijen hebben dezelfde rechten als de minderjarige en kunnen op hun verzoek de minderjarige begeleiden bij het uitvoeren van de gemeenschapsdienst.

De aangetekende brief bedoeld in § 1 die het aanbod van bemiddeling bevat, wordt verstuurd naar de hoofdverblijfplaats van de minderjarige en naar de hoofdverblijfplaats van zijn vader en moeder, van zijn voogden of personen die de minderjarige overtreder onder hun hoede hebben. Deze partijen beschikken over dezelfde rechten als de overtreder zelf.

formation et de qualification visées à l'article 25, § 5 peuvent recevoir une délégation de compétence telle que visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

#### Art. 43

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque l'agent sanctionnateur décide qu'il y a lieu d'entamer une procédure administrative, il ou elle communique au contrevenant, par lettre recommandée:

— les faits à propos desquels la procédure a été entamée et leur qualification;

— la sanction à laquelle il ou elle s'expose;

— que le contrevenant a la possibilité d'exposer ses moyens de défense par lettre recommandée dans un délai de quinze jours à compter du jour de la notification ou de présenter oralement sa défense, dans tous les cas, si le contrevenant est mineur, et uniquement s'il est majeur, s'il s'agit d'une infraction visée à l'article 31§ 4;

— que le contrevenant a le droit de se faire assister par un conseil;

— que le contrevenant a le droit de consulter son dossier;

— une copie du procès-verbal visé, selon les cas, à l'article 40 ou 41.

§ 2. Si la procédure administrative est entamée à l'encontre d'un mineur d'âge, l'agent sanctionnateur est en outre tenu de proposer une offre de médiation orale. Dans le cadre de cette médiation, l'agent sanctionnateur peut proposer au mineur une prestation citoyenne qui sera organisée en tenant compte de son âge et de ses capacités. La prestation citoyenne est organisée par l'entreprise dont dépend l'agent sanctionnateur, ne peut excéder quinze heures et doit être exécutée dans un délai de six mois à partir de la date à laquelle le mineur a opté pour la prestation citoyenne.

Ce n'est qu'en cas de refus de l'offre ou d'échec de la médiation, que l'agent sanctionnateur peut infliger une amende administrative.

Les père, mère et tuteurs ou les personnes qui ont la garde du contrevenant mineur sont informés de la même manière de chaque communication écrite ou décision. Ces parties disposent des mêmes droits que le mineur et peuvent, à leur demande, accompagner le mineur lors de l'exécution de la prestation citoyenne.

La lettre recommandée visée au § 1<sup>er</sup> contenant l'offre de médiation est envoyée au domicile principal du mineur ainsi qu'au domicile principal de ses père et mère, de ses tuteurs ou des personnes qui en ont la garde. Ces parties disposent des mêmes droits que le contrevenant lui-même.

De bestraffende beambte brengt tegelijk de stafhouder van de orde van advocaten op de hoogte, zodat ervoor gezorgd wordt dat de minderjarige door een advocaat bijgestaan kan worden.

De stafhouder of het bureau voor juridische bijstand stelt een advocaat aan, uiterlijk binnen twee werkdagen na voormelde kennisgeving.

Deze advocaat is ermee belast de minderjarige tijdens de volledige procedure bij te staan. Een afschrift van het bericht van de kennisgeving aan de stafhouder wordt bij het dossier van de rechtspleging gevoegd.

Wanneer er een risico op een belangenconflict bestaat, zorgt de stafhouder of het bureau voor juridische bijstand ervoor dat de betrokkene bijgestaan wordt door een andere advocaat dan die waarop zijn vader en moeder, voogd, of personen die hem onder hun hoede hebben of die een vorderingsrecht hebben, een beroep hebben gedaan.

#### Art. 44

Bij het verstrijken van de termijn van vijftien dagen voor het uitzetten van de verweermiddelen of, in voorkomend geval, na ontvangst van de verweermiddelen bedoeld in artikel 43, kan de bestraffende beambte een administratieve sanctie opleggen zoals bepaald door deze wet.

#### Art. 45

De beslissing om een administratieve sanctie op te leggen wordt met redenen omkleed. De beslissing vermeldt ook het bedrag van de administratieve geldboete en in voorkomend geval de bijkomende maatregelen zoals bedoeld in de artikelen 37, § 4 en 38.

Indien een persoon gelijktijdig meerdere overtredingen begaat die vatbaar zijn voor een administratieve geldboete, dan worden de bedragen van de administratieve geldboetes die kunnen worden opgelegd samengevoegd, zonder dat het totaalbedrag hoger mag zijn dan het dubbele van het bedrag van de hoogste administratieve geldboete.

#### Art. 46

De beslissing om een administratieve sanctie op te leggen wordt per aangetekende brief verstuurd naar het adres van de hoofdverblijfplaats van de overtreder en in het geval van een minderjarige overtreder, zowel naar de hoofdverblijfplaats van de minderjarige als naar de hoofdverblijfplaats van zijn vader en moeder, zijn voogden of de personen die de hoede over hem hebben.

De vader en de moeder, de voogden of de personen die de hoede over de minderjarige hebben, zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete.

L'agent sanctionnateur avise en même temps le bâtonnier de l'ordre des avocats, afin qu'il soit veillé à ce que le mineur d'âge puisse être assisté d'un avocat.

Le bâtonnier ou le bureau d'aide juridique procède à la désignation d'un avocat, au plus tard dans les deux jours ouvrables à compter de cet avis.

Cet avocat est chargé d'assister le mineur d'âge pendant toute la procédure. Copie de l'avis informant le bâtonnier de la saisine est jointe au dossier de la procédure.

Lorsqu'il existe un risque de conflit d'intérêts, le bâtonnier ou le bureau d'aide juridique veille à ce que l'intéressé soit assisté par un avocat autre que celui auquel ont fait appel ses père et mère, tuteurs, ou personnes qui en ont la garde ou qui sont investies d'un droit d'action.

#### Art. 44

À l'échéance du délai de quinze jours pour exposer les moyens de défense ou, le cas échéant, après réception des moyens de défense visés à l'article 43, l'agent sanctionnateur peut imposer une sanction administrative telle que prévue par la présente loi.

#### Art. 45

La décision d'infliger une sanction administrative est motivée. Elle mentionne également le montant de l'amende administrative et le cas échéant les mesures complémentaires telles que visées aux articles 37, § 4, et 38.

Si une personne commet plusieurs infractions concomitantes passibles d'amendes administratives, les montants des amendes administratives qui seraient susceptibles d'être infligées seront cumulés, sans que le montant total ne puisse excéder le double du montant de l'amende administrative la plus élevée.

#### Art. 46

La décision d'infliger une sanction administrative est notifiée au domicile principal du contrevenant par lettre recommandée et dans le cas d'un contrevenant mineur, au domicile principal du mineur ainsi qu'au domicile principal de ses père et mère, ses tuteurs ou des personnes qui en ont la garde.

Le père et la mère, les tuteurs ou personnes qui ont la garde du mineur, sont civilement responsables du paiement de l'amende.

## Art. 47

§ 1. Op straffe van onontvankelijkheid moet het beroep tegen de beslissing van de bestraffende beambte worden ingesteld bij verzoekschrift bij de bevoegde politierechtbank.

Dit beroep werkt opschortend en de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek zijn erop van toepassing.

Tegen de beslissing van de rechtbank staat geen hoger beroep open.

§ 2. Wanneer de beslissing genomen wordt tegen een minderjarige, wordt het beroep kosteloos ingesteld bij de bevoegde jeugdrechtbank bij verzoekschrift. Artikel 60 van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming is van toepassing.

Het beroep kan ook worden ingesteld door de vader en moeder, de voogden of de personen die de hoede hebben over de minderjarige. De jeugdrechtbank blijft bevoegd indien de overtreder meerderjarig is geworden op het ogenblik waarop zij zich uitspreekt.

Wanneer de jeugdrechtbank beslist om de administratieve sanctie te vervangen door een bewakings-, beschermings- of opvoedingsmaatregel zoals bepaald bij artikel 37 van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming, staat tegen haar beslissing hoger beroep open. In dat geval zijn de procedures bepaald door de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming van toepassing voor de feiten die als misdrijf gekwalificeerd worden.

## Art. 48

De beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete heeft uitvoerbare kracht na het verstrijken van een termijn van een maand vanaf de kennisgeving ervan, behoudens beroep overeenkomstig artikel 47.

## Art. 49

De bestraffende beambte kan geen administratieve boete meer opleggen na afloop van een termijn van één jaar volgend op de vaststelling of op het proces-verbaal waarin de overtreding wordt vastgesteld.

## HOOFDSTUK 4

## Inning van de boete

## Art. 50

Elke administratieve geldboete die werd opgelegd wegens één of meer overtredingen bedoeld in deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, wordt geïnd ten gunste van het bedrijf waarvan de bestraffende beambte afhangt, onverminderd de samenwerkingsovereenkomst bedoeld in artikel 156ter van

## Art. 47

§ 1<sup>er</sup>. Sous peine d'irrecevabilité, le recours contre la décision de l'agent sanctionnateur est introduit par requête écrite auprès du tribunal de police compétent.

Ce recours a un effet suspensif et les dispositions du Code judiciaire lui sont applicables.

La décision du tribunal n'est pas susceptible d'appel.

§ 2. Lorsque la décision est prise à l'encontre d'un mineur d'âge, le recours est introduit gratuitement par requête écrite auprès du tribunal de la jeunesse compétent. L'article 60 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse est d'application.

Le recours peut également être introduit par les père et mère, les tuteurs ou les personnes qui ont la garde du mineur d'âge. Le tribunal de la jeunesse demeure compétent si le contrevenant est devenu majeur au moment où il se prononce.

Lorsque le tribunal de la jeunesse décide de remplacer la sanction administrative par une mesure de garde, de préservation ou d'éducation visée à l'article 37 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, sa décision est susceptible d'appel. Dans ce cas, les procédures prévues par la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse pour les faits qualifiés infractions sont d'application.

## Art. 48

La décision d'infliger une amende administrative a force exécutoire à l'expiration du délai d'un mois à compter du jour de sa notification, sauf en cas de recours conformément à l'article 47.

## Art 49

L'agent sanctionnateur ne peut plus infliger une amende administrative à l'issue d'un délai d'un an à compter du constat ou du procès-verbal constatant l'infraction.

## CHAPITRE 4

## Perception de l'amende

## Art. 50

Chaque amende administrative infligée en raison d'une ou plusieurs infractions visées par la présente loi ou ses arrêtés d'exécution est perçue au bénéfice de la société dont dépend l'agent sanctionnateur, sans préjudice de la convention de coopération visée à l'article 156ter de la loi

de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

## TITEL 5

### *slotbepalingen en overgangsbepalingen*

#### Art. 51

§ 1. Artikel 587 van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangevuld met een 16°, luidende:

“16°. over de aanvragen bedoeld in artikel 37, § 5, van de wet op de politie der spoorwegen.”

§ 2. Artikel 601<sup>ter</sup> van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangevuld met een 6°, luidende:

“het beroep tegen de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete bedoeld in de artikelen 29 en 30 van de wet op de politie van de spoorwegen, door de bestraffende beampte die daartoe aangewezen is.”

#### Art. 52

§ 1. Artikel 36 van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming, het ten laste nemen van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd en het herstel van de door dit feit veroorzaakte schade wordt aangevuld met een 7°, luidende:

“7° van het beroep ingesteld bij kosteloos verzoekschrift tegen de beslissing tot het opleggen van een administratieve sanctie bedoeld in de artikelen 29 en 30 van de wet op de politie der spoorwegen, aan minderjarigen die de volle leeftijd van 14 jaar hebben bereikt op het tijdstip van de feiten.”

§ 2. Artikel 38 van dezelfde wet wordt aangevuld met een 3°, luidende:

“3° artikel 29 en artikel 30 van de wet op de politie van de spoorwegen, indien de minderjarige de volle leeftijd van veertien jaar heeft bereikt op het tijdstip van de feiten.”

#### Art. 53

Artikel 15 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen wordt aangevuld met een derde lid, luidende:

“De bemiddeling schorst de procedure inzake het opleggen van een administratieve geldboete aan de reiziger of de gebruiker niet.”

#### Art. 54

De wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843, op de politie der spoorwegen wordt opgeheven.

du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

## TITRE 5

### *Dispositions finales et transitoires*

#### Art. 51.

§ 1<sup>er</sup>. L'article 587 du code judiciaire est complété par le 16° rédigé comme suit:

“16°. Sur les demandes prévues à l'article 37, § 5, de la loi sur la police des chemins de fer.”

§ 2. L'article 601<sup>ter</sup> du code judiciaire est complété par le 6° rédigé comme suit:

“6°. du recours introduit contre la décision d'infliger la sanction visée aux articles 29 et 30 de la loi sur la police des chemins de fer, par l'agent sanctionnateur désigné à cet effet.”

#### Art. 52

§ 1<sup>er</sup>. L'article 36 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait est complété par le 7° rédigé comme suit:

“7° du recours introduit par requête écrite et gratuite contre la décision d'imposer une sanction administrative visée aux articles 29 et 30 de la loi sur la police des chemins de fer, à l'égard des mineurs ayant atteint l'âge de quatorze ans accomplis au moment des faits.”

§ 2. L'article 38 bis de la même loi est complété par le 3° rédigé comme suit:

“3° l'article 29 et l'article 30 de la loi sur la police des chemins de fer, si le mineur a atteint l'âge de quatorze ans accomplis au moment des faits.”

#### Art. 53

L'article 15 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit:

“La médiation ne suspend pas la procédure d'amende administrative engagée à l'encontre du voyageur ou de l'usager.”

#### Art. 54

La loi du 25 juillet 1891 portant révision de la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer est abrogée.

## Art. 55

De procedures die lopende zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet blijven onderworpen aan de wettelijke en reglementaire bepalingen die van kracht waren op het tijdstip van de inleiding van de procedure.

Deze wet is enkel van toepassing op de overtredingen die gepleegd werden na de inwerkingtreding ervan.

## Art. 56

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de zesde maand na die waarin hij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

## Art. 55

Les procédures en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi demeurent régies par les dispositions légales et réglementaires qui étaient en vigueur au moment de l'introduction de la procédure.

La présente loi ne s'applique qu'aux infractions commises après son entrée en vigueur.

## Art. 56

La présente loi entre en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*.

## Regelgevingsimpactanalyse

### RiA-AiR

- :: Vul het formulier bij voorkeur online in [ria-air.fed.be](http://ria-air.fed.be)
- :: Contacteer de helpdesk indien nodig [ria-air@premier.fed.be](mailto:ria-air@premier.fed.be)
- :: Raadpleeg de handleiding, de FAQ, enz. [www.veroeenvoudiging.be](http://www.veroeenvoudiging.be)

#### Beschrijvende fiche

##### Auteur .a.

|                                                         |                                                                                                                   |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Bevoegd regeringslid                                    | F. Bellot, Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen |
| Contactpersoon beleidscel (Naam, E-mail, Tel. Nr.)      | D. Verdickt, <a href="mailto:dirk.verdickt@bellot.fed.be">dirk.verdickt@bellot.fed.be</a>                         |
| Overheidsdienst                                         | FOD Mobiliteit en Vervoer                                                                                         |
| Contactpersoon overheidsdienst (Naam, E-mail, Tel. Nr.) | J. Voglaire, <a href="mailto:jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be">jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be</a>               |

##### Ontwerp .b.

|                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Titel van het ontwerp van regelgeving                                                                                                                                              | Voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Korte beschrijving van het ontwerp van regelgeving met vermelding van de oorsprong (verdrag, richtlijn, samenwerkingsakkoord, actualiteit, ...), de beoogde doelen van uitvoering. | <b>Dit ontwerp neemt de gecoördineerde en aangepaste inhoud over van de wet van 25 juli 1891 houdende herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen en van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende reglement van de politie op de spoorwegen. Het strekt ertoe het principe van de administratieve geldboete in te voeren in het arsenaal van beschikbare maatregelen om gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein (ook in de stations en de parkings voor reizigers) en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur.</b> |
| Impactanalyses reeds uitgevoerd                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> Ja    Indien ja, gelieve een kopie bij te voegen of de referentie van het document te vermelden: --<br><input checked="" type="checkbox"/> Nee                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

##### Raadpleging over het ontwerp van regelgeving .c.

|                                                      |                                                                                                          |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Verplichte, facultatieve of informele raadplegingen: | Betrekken van de gewesten, akkoord van de Minister van Begroting, advies van de Inspecteur van Financiën |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|

##### Bronnen gebruikt om de impactanalyse uit te voeren .d.

|                                                                      |   |
|----------------------------------------------------------------------|---|
| Statistieken, referentiedocumenten, organisaties en contactpersonen: | / |
|----------------------------------------------------------------------|---|

##### Datum van beëindiging van de impactanalyse .e.

RIA formulier - v2 - oct. 2014

11/10/2016

## Welke impact heeft het ontwerp van regelgeving op deze 21 thema's?



Een ontwerp van regelgeving zal meestal slechts impact hebben op enkele thema's.

Een niet-exhaustieve lijst van trefwoorden is gegeven om de inschatting van elk thema te vergemakkelijken.

Indien er een **positieve en/of negatieve impact** is, leg deze uit (gebruik indien nodig trefwoorden) en vermeld welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve effecten te verlichten/te compenseren.

Voor de thema's **3, 10, 11 en 21**, worden meer gedetailleerde vragen gesteld.

Raadpleeg de [handleiding](#) of contacteer de helpdesk [ria-air@premier.fed.be](mailto:ria-air@premier.fed.be) indien u vragen heeft.

### Kansarmoedebestrijding .1.

Menswaardig minimuminkomen, toegang tot kwaliteitsvolle diensten, schuldenoverlast, risico op armoede of sociale uitsluiting (ook bij minderjarigen), ongeletterdheid, digitale kloof.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

--

### Gelijke Kansen en sociale cohesie .2.

Non-discriminatie, gelijke behandeling, toegang tot goederen en diensten, toegang tot informatie, tot onderwijs en tot opleiding, loonkloof, effectiviteit van burgerlijke, politieke en sociale rechten (in het bijzonder voor kwetsbare bevolkingsgroepen, kinderen, ouderen, personen met een handicap en minderheden).

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact



Leg uit.

☒ Geen impact

--

### Gelijkheid van vrouwen en mannen .3.

Toegang van vrouwen en mannen tot bestaansmiddelen: inkomen, werk, verantwoordelijkheden, gezondheid/zorg/welzijn, veiligheid, opleiding/kennis/vorming, mobiliteit, tijd, vrije tijd, etc.

Uitoefening door vrouwen en mannen van hun fundamentele rechten: burgerlijke, sociale en politieke rechten.

1. Op welke personen heeft het ontwerp (rechtstreeks of onrechtstreeks) een impact en wat is de naar geslacht uitgesplitste samenstelling van deze groep(en) van personen?

Indien geen enkele persoon betrokken is, leg uit waarom.

Het ontwerp maakt geen enkel onderscheid in behandeling tussen mannen en vrouwen.

↓ Indien er personen betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de eventuele verschillen in de respectieve situatie van vrouwen en mannen binnen de materie waarop het ontwerp van regelgeving betrekking heeft.

/

↓ Indien er verschillen zijn, beantwoord dan vragen 3 en 4.

3. Beperken bepaalde van deze verschillen de toegang tot bestaansmiddelen of de uitoefening van fundamentele rechten van vrouwen of mannen (problematische verschillen)? [J/N] > Leg uit

4. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de gelijkheid van vrouwen en mannen, rekening houdend met de voorgaande antwoorden?



Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 5.

5. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

**Gezondheid .4.**

Toegang tot kwaliteitsvolle gezondheidszorg, efficiëntie van het zorgaanbod, levensverwachting in goede gezondheid, behandelingen van chronische ziekten (bloedvatenziekten, kankers, diabetes en chronische ademhalingsziekten), gezondheidsdeterminanten (sociaaleconomisch niveau, voeding, verontreiniging), levenskwaliteit.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Werkgelegenheid .5.**

Toegang tot de arbeidsmarkt, kwaliteitsvolle banen, werkloosheid, zwartwerk, arbeids- en ontslagomstandigheden, loopbaan, arbeidstijd, welzijn op het werk, arbeidsongevallen, beroepsziekten, evenwicht privé- en beroepsleven, gepaste verloning, mogelijkheid tot beroepsopleiding, collectieve arbeidsverhoudingen.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Consumptie- en productiepatronen .6.**

Prijstabiliteit of -voorzienbaarheid, inlichting en bescherming van de consumenten, doeltreffend gebruik van hulpbronnen, evaluatie en integratie van (sociale- en milieu-) externaliteiten gedurende de hele levenscyclus van de producten en diensten, beheerpatronen van organisaties.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Economische ontwikkeling .7.**

Oprichting van bedrijven, productie van goederen en diensten, arbeidsproductiviteit en productiviteit van hulpbronnen/grondstoffen, competitiviteitsfactoren, toegang tot de markt en tot het beroep, markttransparantie, toegang tot overheidsopdrachten, internationale handels- en financiële relaties, balans import/export, ondergrondse economie, bevoorradingszekerheid van zowel energiebronnen als minerale en organische hulpbronnen.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Investerings .8.**

Investerings in fysiek (machines, voertuigen, infrastructuur), technologisch, intellectueel (software, onderzoek en ontwikkeling) en menselijk kapitaal, nettoinvesteringcijfer in procent van het bbp.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Onderzoek en ontwikkeling .9.**

Mogelijkheden betreffende onderzoek en ontwikkeling, innovatie door de invoering en de verspreiding van nieuwe productiemethodes, nieuwe ondernemingspraktijken of nieuwe producten en diensten, onderzoeks- en ontwikkelingsuitgaven.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

**Kmo's .10.**

Impact op de ontwikkeling van de kmo's.

1. Welke ondernemingen zijn rechtstreeks of onrechtstreeks betrokken?

Beschrijf de sector(en), het aantal ondernemingen, het % kmo's (< 50 werknemers), waaronder het % micro-ondernemingen (< 10 werknemers).

Indien geen enkele onderneming betrokken is, leg uit waarom.

Er is geen enkele onderneming betrokken. Het ontwerp richt zich meer bepaald tot personen die de trein gebruiken.

↓ Indien er kmo's betrokken zijn, beantwoord dan vraag 2.

2. Identificeer de positieve en negatieve impact van het ontwerp op de kmo's.  
N.B. De impact op de administratieve lasten moet bij thema 11 gedetailleerd worden.

--

↓ Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vragen 3 tot 5.

3. Is deze impact verhoudingsgewijs zwaarder voor de kmo's dan voor de grote ondernemingen? [J/N] > Leg uit

--

4. Staat deze impact in verhouding tot het beoogde doel? [J/N] > Leg uit

--

5. Welke maatregelen worden genomen om deze negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

**Administratieve lasten .11.**

Verlaging van de formaliteiten en administratieve verplichtingen die direct of indirect verbonden zijn met de uitvoering, de naleving en/of de instandhouding van een recht, een verbod of een verplichting.

↓ Indien burgers (zie thema 3) en/of ondernemingen (zie thema 10) betrokken zijn, beantwoord dan volgende vragen.

1. Identificeer, per betrokken doelgroep, de nodige formaliteiten en verplichtingen voor de toepassing van de regelgeving. Indien er geen enkele formaliteiten of verplichtingen zijn, leg uit waarom.

a. Dit ontwerp beoogt het principe van de administratieve geldboete in te voeren in het arsenaal van beschikbare maatregelen om gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein (ook in de stations en de parkings voor reizigers) en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur.

b.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in de huidige\* regelgeving, beantwoord dan vragen 2a tot 4a.

↓ Indien er formaliteiten en/of verplichtingen zijn in het ontwerp van regelgeving\*\*, beantwoord dan vragen 2b tot 4b.

2. Welke documenten en informatie moet elke betrokken doelgroep verschaffen?

a. --\*

b. --\*\*

3. Hoe worden deze documenten en informatie, per betrokken doelgroep, ingezameld?

a. --\*

b. --\*\*

4. Welke is de periodiciteit van de formaliteiten en verplichtingen, per betrokken doelgroep?

a. --\*

b. --\*\*

5. Welke maatregelen worden genomen om de eventuele negatieve impact te verlichten / te compenseren?

--

**Energie .12.**

Energiemix (koolstofarm, hernieuwbaar, fossiel), gebruik van biomassa (hout, biobrandstoffen), energie-efficiëntie, energieverbruik van de industrie, de dienstensector, de transportsector en de huishoudens, bevoorradingszekerheid, toegang tot energiediensten en -goederen.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Mobiliteit .13.**

Transportvolume (aantal afgelegde kilometers en aantal voertuigen), aanbod van gemeenschappelijk personenvervoer, aanbod van wegen, sporen en zee- en binnenvaart voor goederenvervoer, verdeling van de vervoerswijzen (modal shift), veiligheid, verkeersdichtheid.

☒ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☐ Geen impact

Dit ontwerp beoogt het principe van de administratieve geldboete in te voeren in het arsenaal van beschikbare maatregelen om gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein (ook in de stations en de parkings voor reizigers) en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur

**Voeding .14.**

Toegang tot veilige voeding (kwaliteitscontrole), gezonde en voedzame voeding, verspilling, eerlijke handel.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Klimaatverandering .15.**

Uitstoot van broeikasgassen, aanpassingsvermogen aan de gevolgen van de klimaatverandering, veerkracht, energie overgang, hernieuwbare energiebronnen, rationeel energiegebruik, energie-efficiëntie, energieprestaties van gebouwen, winnen van koolstof.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Natuurlijke hulpbronnen .16.**

Efficiënt beheer van de hulpbronnen, recyclage, hergebruik, waterkwaliteit en -consumptie (oppervlakte- en grondwater, zeeën en oceanen), bodemkwaliteit en -gebruik (verontreiniging, organisch stofgehalte, erosie, drooglegging, overstromingen, verdichting, fragmentatie), ontbossing.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Buiten- en binnenlucht .17.**

Luchtqualiteit (met inbegrip van de binnenlucht), uitstoot van verontreinigende stoffen (chemische of biologische agentia: methaan, koolwaterstoffen, oplosmiddelen, SOX, NOX, NH3), fijn stof.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact
**Biodiversiteit .18.**

Graad van biodiversiteit, stand van de ecosystemen (herstelling, behoud, valorisatie, beschermde zones), verandering en fragmentatie van de habitats, biotechnologieën, uitvindingsoctrooien in het domein van de biologie, gebruik van genetische hulpbronnen, diensten die de ecosystemen leveren (water- en luchtzuivering, enz.), gedomesticeerde of gecultiveerde soorten, invasieve uitheemse soorten, bedreigde soorten.

☐ Positieve impact

☐ Negatieve impact


Leg uit.

☒ Geen impact

**Hinder .19.**

Geluids-, geur- of visuele hinder, trillingen, ioniserende, niet-ioniserende en elektromagnetische stralingen, lichtoverlast.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact**Overheid .20.**

Democratische werking van de organen voor overleg en beraadslaging, dienstverlening aan gebruikers, klachten, beroep, protestbewegingen, wijze van uitvoering, overheidsinvesteringen.

☐ Positieve impact☐ Negatieve impact

Leg uit.

☒ Geen impact**Beleidscoherentie ten gunste van ontwikkeling .21.**

Inachtneming van de onbedoelde neveneffecten van de Belgische beleidsmaatregelen op de belangen van de ontwikkelingslanden.

1. Identificeer de eventuele rechtstreekse of onrechtstreekse impact van het ontwerp op de ontwikkelingslanden op het vlak van:

- |                                                                |                                                                                               |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| <input type="radio"/> voedselveiligheid                        | <input type="radio"/> inkomens en mobilisering van lokale middelen (taxatie)                  |
| <input type="radio"/> gezondheid en toegang tot geneesmiddelen | <input type="radio"/> mobiliteit van personen                                                 |
| <input type="radio"/> waardig werk                             | <input type="radio"/> leefmilieu en klimaatverandering (mechanismen voor schone ontwikkeling) |
| <input type="radio"/> lokale en internationale handel          | <input type="radio"/> vrede en veiligheid                                                     |

Indien er geen enkelen ontwikkelingsland betrokken is, leg uit waarom.

[Geen enkel ontwikkelingsland is betrokken.](#)

Indien er een positieve en/of negatieve impact is, beantwoord dan vraag 2.

2. Verduidelijk de impact per regionale groepen of economische categorieën (eventueel landen oplijsten). Zie bijlage

Indien er een negatieve impact is, beantwoord dan vraag 3.

3. Welke maatregelen worden genomen om de negatieve impact te verlichten / te compenseren?

## Analyse d'impact de la réglementation

### RiA-AiR

- :: Remplissez de préférence le formulaire en ligne [ria-air.fed.be](http://ria-air.fed.be)
- :: Contactez le Helpdesk si nécessaire [ria-air@premier.fed.be](mailto:ria-air@premier.fed.be)
- :: Consultez le manuel, les FAQ, etc. [www.simplification.be](http://www.simplification.be)

#### Fiche signalétique

##### Auteur .a.

|                                                |                                                                                                                 |
|------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Membre du Gouvernement compétent               | F. BELLOT, Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société Nationale des Chemins de fer belges |
| Contact cellule stratégique (nom, email, tél.) | D. Verdickt, <a href="mailto:dirk.verdict@bellot.fed.be">dirk.verdict@bellot.fed.be</a>                         |
| Administration compétente                      | SPF Mobilité et Transports                                                                                      |
| Contact administration (nom, email, tél.)      | J.Voglaire, <a href="mailto:jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be">jeremy.voglaire@mobilite.fgov.be</a>              |

##### Projet .b.

|                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Titre du projet de réglementation                                                                                                                                                                   | Avant-projet de loi sur la police des chemins de fer                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Description succincte du projet de réglementation en mentionnant l'origine réglementaire (traités, directive, accord de coopération, actualité, ...), les objectifs poursuivis et la mise en œuvre. | Le présent projet reprend en les coordonnant et en les adaptant, le contenu de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. Il vise à introduire le principe des amendes administratives dans l'arsenal de sanction des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du train (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire. |
| Analyses d'impact déjà réalisées                                                                                                                                                                    | <input type="checkbox"/> Oui      Si oui, veuillez joindre une copie ou indiquer la référence du document : _ _<br><input checked="" type="checkbox"/> Non                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

##### Consultations sur le projet de réglementation .c.

|                                                           |                                                                                  |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Consultations obligatoires, facultatives ou informelles : | Association des régions, accord Ministre du budget, avis Inspecteur des Finances |
|-----------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|

##### Sources utilisées pour effectuer l'analyse d'impact .d.

|                                                                                 |   |
|---------------------------------------------------------------------------------|---|
| Statistiques, documents de référence, organisations et personnes de référence : | / |
|---------------------------------------------------------------------------------|---|

##### Date de finalisation de l'analyse d'impact .e.

|            |
|------------|
| 17/10/2016 |
|------------|

### Quel est l'impact du projet de réglementation sur ces 21 thèmes ?



Un projet de réglementation aura généralement des impacts sur un nombre limité de thèmes.

Une liste non-exhaustive de mots-clés est présentée pour faciliter l'appréciation de chaque thème.

S'il y a des **impacts positifs et / ou négatifs**, **expliquez-les** (sur base des mots-clés si nécessaire) et **indiquez** les mesures prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs.

Pour les thèmes 3, 10, 11 et 21, des questions plus approfondies sont posées.

Consultez le [manuel](#) ou contactez le helpdesk [ria-air@premier.fed.be](mailto:ria-air@premier.fed.be) pour toute question.

#### Lutte contre la pauvreté .1.

Revenu minimum conforme à la dignité humaine, accès à des services de qualité, surendettement, risque de pauvreté ou d'exclusion sociale (y compris chez les mineurs), illettrisme, fracture numérique.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif



Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

#### Égalité des chances et cohésion sociale .2.

Non-discrimination, égalité de traitement, accès aux biens et services, accès à l'information, à l'éducation et à la formation, écart de revenu, effectivité des droits civils, politiques et sociaux (en particulier pour les populations fragilisées, les enfants, les personnes âgées, les personnes handicapées et les minorités).

☐ Impact positif

☐ Impact négatif



Expliquez.

☒ Pas d'impact

--

#### Égalité entre les femmes et les hommes .3.

Accès des femmes et des hommes aux ressources : revenus, travail, responsabilités, santé/soins/bien-être, sécurité, éducation/savoir/formation, mobilité, temps, loisirs, etc.

Exercice des droits fondamentaux par les femmes et les hommes : droits civils, sociaux et politiques.

1. Quelles personnes sont directement et indirectement concernées par le projet et quelle est la composition sexuée de ce(s) groupe(s) de personnes ?

Si aucune personne n'est concernée, expliquez pourquoi.

[Le projet ne fait aucune différence de traitement entre les hommes et les femmes.](#)

↓ Si des personnes sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les éventuelles différences entre la situation respective des femmes et des hommes dans la matière relative au projet de réglementation.

/

↓ S'il existe des différences, répondez aux questions 3 et 4.

3. Certaines de ces différences limitent-elles l'accès aux ressources ou l'exercice des droits fondamentaux des femmes ou des hommes (différences problématiques) ? [O/N] > expliquez

--

4. Compte tenu des réponses aux questions précédentes, identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur l'égalité des femmes et les hommes ?

--

↓ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 5.

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

--

**Santé .4.**

Accès aux soins de santé de qualité, efficacité de l'offre de soins, espérance de vie en bonne santé, traitements des maladies chroniques (maladies cardiovasculaires, cancers, diabète et maladies respiratoires chroniques), déterminants de la santé (niveau socio-économique, alimentation, pollution), qualité de la vie.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Emploi .5.**

Accès au marché de l'emploi, emplois de qualité, chômage, travail au noir, conditions de travail et de licenciement, carrière, temps de travail, bien-être au travail, accidents de travail, maladies professionnelles, équilibre vie privée - vie professionnelle, rémunération convenable, possibilités de formation professionnelle, relations collectives de travail.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Modes de consommation et production .6.**

Stabilité/prévisibilité des prix, information et protection du consommateur, utilisation efficace des ressources, évaluation et intégration des externalités (environnementales et sociales) tout au long du cycle de vie des produits et services, modes de gestion des organisations.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Développement économique .7.**

Création d'entreprises, production de biens et de services, productivité du travail et des ressources/matières premières, facteurs de compétitivité, accès au marché et à la profession, transparence du marché, accès aux marchés publics, relations commerciales et financières internationales, balance des importations/exportations, économie souterraine, sécurité d'approvisionnement des ressources énergétiques, minérales et organiques.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Investissements .8.**

Investissements en capital physique (machines, véhicules, infrastructures), technologique, intellectuel (logiciel, recherche et développement) et humain, niveau d'investissement net en pourcentage du PIB.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Recherche et développement .9.**

Opportunités de recherche et développement, innovation par l'introduction et la diffusion de nouveaux modes de production, de nouvelles pratiques d'entreprises ou de nouveaux produits et services, dépenses de recherche et de développement.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif

 Expliquez.

☒ Pas d'impact

**PME .10.**

Impact sur le développement des PME.

1. Quelles entreprises sont directement et indirectement concernées par le projet ?  
 Détaillez le(s) secteur(s), le nombre d'entreprises, le % de PME (< 50 travailleurs) dont le % de micro-entreprise (< 10 travailleurs).  
 Si aucune entreprise n'est concernée, expliquez pourquoi.

Aucune entreprise n'est concernée. Il s'adresse plus particulièrement aux personnes utilisant le train.

↓ Si des PME sont concernées, répondez à la question 2.

2. Identifiez les impacts positifs et négatifs du projet sur les PME.  
 N.B. les impacts sur les charges administratives doivent être détaillés au thème 11

--

↓ S'il y a un impact négatif, répondez aux questions 3 à 5.

3. Ces impacts sont-ils proportionnellement plus lourds sur les PME que sur les grandes entreprises ? [O/N] > expliquez

--

4. Ces impacts sont-ils proportionnels à l'objectif poursuivi ? [O/N] > expliquez

--

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les impacts négatifs ?

--

**Charges administratives .11.**

Réduction des formalités et des obligations administratives liées directement ou indirectement à l'exécution, au respect et/ou au maintien d'un droit, d'une interdiction ou d'une obligation.

↓ Si des citoyens (cf. thème 3) et/ou des entreprises (cf. thème 10) sont concernés, répondez aux questions suivantes.

1. Identifiez, par groupe concerné, les formalités et les obligations nécessaires à l'application de la réglementation.  
 S'il n'y a aucune formalité ou obligation, expliquez pourquoi.

- a. Le présent projet vise à introduire le principe des amendes administratives dans l'arsenal de sanction des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du train (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire

b.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation actuelle\*, répondez aux questions 2a à 4a.

↓ S'il y a des formalités et des obligations dans la réglementation en projet\*\*, répondez aux questions 2b à 4b.

2. Quels documents et informations chaque groupe concerné doit-il fournir ?

a. --\*

b. --\*\*

3. Comment s'effectue la récolte des informations et des documents, par groupe concerné ?

a. --\*

b. --\*\*

4. Quelles est la périodicité des formalités et des obligations, par groupe concerné ?

a. --\*

b. --\*\*

5. Quelles mesures sont prises pour alléger / compenser les éventuels impacts négatifs ?

--

**Énergie .12.**

Mix énergétique (bas carbone, renouvelable, fossile), utilisation de la biomasse (bois, biocarburants), efficacité énergétique, consommation d'énergie de l'industrie, des services, des transports et des ménages, sécurité d'approvisionnement, accès aux biens et services énergétiques.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Mobilité .13.**

Volume de transport (nombre de kilomètres parcourus et nombre de véhicules), offre de transports collectifs, offre routière, ferroviaire, maritime et fluviale pour les transports de marchandises, répartitions des modes de transport (modal shift), sécurité, densité du trafic.

☒ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☐ Pas d'impact

Le présent projet vise à introduire le principe des amendes administratives dans l'arsenal de sanction des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du train (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire

**Alimentation .14.**

Accès à une alimentation sûre (contrôle de qualité), alimentation saine et à haute valeur nutritionnelle, gaspillages, commerce équitable.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Changements climatiques .15.**

Émissions de gaz à effet de serre, capacité d'adaptation aux effets des changements climatiques, résilience, transition énergétique, sources d'énergies renouvelables, utilisation rationnelle de l'énergie, efficacité énergétique, performance énergétique des bâtiments, piégeage du carbone.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Ressources naturelles .16.**

Gestion efficace des ressources, recyclage, réutilisation, qualité et consommation de l'eau (eaux de surface et souterraines, mers et océans), qualité et utilisation du sol (pollution, teneur en matières organiques, érosion, assèchement, inondations, densification, fragmentation), déforestation.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Air intérieur et extérieur .17.**

Qualité de l'air (y compris l'air intérieur), émissions de polluants (agents chimiques ou biologiques : méthane, hydrocarbures, solvants, SOx, NOx, NH3), particules fines.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact
**Biodiversité .18.**

Niveaux de la diversité biologique, état des écosystèmes (restauration, conservation, valorisation, zones protégées), altération et fragmentation des habitats, biotechnologies, brevets d'invention sur la matière biologique, utilisation des ressources génétiques, services rendus par les écosystèmes (purification de l'eau et de l'air, ...), espèces domestiquées ou cultivées, espèces exotiques envahissantes, espèces menacées.

☐ Impact positif

☐ Impact négatif


Expliquez.

☒ Pas d'impact

**Nuisances .19.**

Nuisances sonores, visuelles ou olfactives, vibrations, rayonnements ionisants, non ionisants et électromagnétiques, nuisances lumineuses.

☐ Impact positif☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☒ Pas d'impact**Autorités publiques .20.**

Fonctionnement démocratique des organes de concertation et consultation, services publics aux usagers, plaintes, recours, contestations, mesures d'exécution, investissements publics.

☐ Impact positif☐ Impact négatif

↓ Expliquez.

☒ Pas d'impact**Cohérence des politiques en faveur du développement .21.**

Prise en considération des impacts involontaires des mesures politiques belges sur les intérêts des pays en développement.

1. Identifiez les éventuels impacts directs et indirects du projet sur les pays en développement dans les domaines suivants :

- o sécurité alimentaire
- o santé et accès aux médicaments
- o travail décent
- o commerce local et international
- o revenus et mobilisations de ressources domestiques (taxation)
- o mobilité des personnes
- o environnement et changements climatiques (mécanismes de développement propre)
- o paix et sécurité

Expliquez si aucun pays en développement n'est concerné.

Aucun pays en développement n'est concerné.

↓ S'il y a des impacts positifs et/ou négatifs, répondez à la question 2.

2. Précisez les impacts par groupement régional ou économique (lister éventuellement les pays). Cf. manuel

↓ S'il y a des impacts négatifs, répondez à la question 3.

3. Quelles mesures sont prises pour les alléger / compenser les impacts négatifs ?

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE  
NR. 61.675/4 VAN 11 JULI 2017**

Op 12 juni 2017 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de minister van Mobiliteit belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “op de politie van de spoorwegen”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 11 juli 2017. De kamer was samengesteld uit Pierre Vandernoot, kamervoorzitter, Martine Baguet en Bernard Blero, staatsraden, Christian Behrendt, assessor, en Béatrice Drapier, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Xavier Delgrange, eerste auditeur-afdelingshoofd.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Wanda Vogel, staatsraad.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 11 juli 2017.

\*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de wetten “op de Raad van State”, gecoördineerd op 12 januari 1973, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het voorontwerp,<sup>1†</sup> de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat die drie punten betreft, geeft het voorontwerp aanleiding tot de volgende opmerkingen.

**VOORAFGAANDE VORMVEREISTEN**

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 “tot hervorming der instellingen” moeten de gewestregeringen betrokken worden bij het uitwerken van het ontwerp.

In de nota aan de Ministerraad staat in dat verband het volgende vermeld: “Het advies van de Gewesten zal worden ingewonnen van zodra de Ministerraad zijn goedkeuring geeft aan dit voorontwerp.”

De steller van het ontwerp wordt er opmerkzaam op gemaakt dat de gewestregeringen krachtens de voormelde bijzondere wet niet louter om advies verzocht dienen te worden, maar dat ze bij het uitwerken van het ontwerp betrokken moeten worden.

<sup>1</sup> † Aangezien het om een voorontwerp van wet gaat, wordt onder “rechtsgrond” de overeenstemming met de hogere rechtsnormen verstaan.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT  
N° 61.675/4 DU 11 JUILLET 2017**

Le 12 juin 2017, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “sur la police des chemins de fer”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 11 juillet 2017. La chambre était composée de Pierre Vandernoot, président de chambre, Martine Baguet et Bernard Blero, conseillers d'État, Christian Behrendt, assesseur, et Béatrice Drapier, greffier.

Le rapport a été présenté par Xavier Delgrange, premier auditeur chef de section.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Wanda Vogel, conseiller d'État.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 11 juillet 2017.

\*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 2°, des lois “sur le Conseil d'État”, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet<sup>1†</sup>, à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle les observations suivantes.

**FORMALITÉS PRÉALABLES**

Conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 “de réformes institutionnelles”, le projet doit être soumis à la formalité préalable de l'association des gouvernements de région.

Selon la note au Conseil des ministres, “l'avis des Régions sera demandé après que le Conseil des ministres aura donné son accord sur cet avant-projet de loi”.

L'attention de l'auteur du projet est attirée sur le fait que ce n'est pas seulement un avis mais une association qui est requise par la loi spéciale précitée.

<sup>1</sup> † S'agissant d'un avant-projet de loi, on entend par “fondement juridique” la conformité aux normes supérieures.

De steller van het ontwerp dient er bijgevolg op toe te zien dat dit voorafgaand vormvereiste naar behoren vervuld wordt. Indien ten gevolge hiervan de tekst van het ontwerp zou worden gewijzigd, moet hij deze eveneens opnieuw om advies voorleggen aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State.<sup>2</sup>

## DISPOSITIEF

### ALGEMENE OPMERKING

Uit inzonderheid de artikelen 28, 30 en 41, § 2, van het voorontwerp volgt dat op verscheidene overtredingen waarvan daarin sprake is ofwel straffen staan in de strikt strafrechtelijke betekenis van dat woord, ofwel administratieve geldboetes, waarbij het, wat die overtredingen betreft, in principe de procureur des Konings is die de keuze kan maken om hetzij het ene, hetzij het andere systeem te volgen.

Op die wijze wil de steller van het voorontwerp voor die overtredingen een gemengde regeling invoeren.

In dat geval is volgens de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof krachtens de beginselen van gelijkheid en non-discriminatie evenwel in het algemeen vereist dat de personen die volgens het ene of het andere van die systemen vervolgd worden op gelijke voet behandeld worden wat de mogelijkheid betreft om in aanmerking te komen voor maatregelen tot individualisering van de sanctie.

Zo, bijvoorbeeld, heeft het Hof, in zijn arrest nr. 44/2011 van 30 maart 2011, het volgende geoordeeld:

“Wanneer de dader van eenzelfde feit op een alternatieve wijze kan worden gestraft, dat wil zeggen wanneer hij, voor dezelfde feiten, ofwel naar de correctionele rechtbank kan worden verwezen ofwel een administratieve geldboete kan worden opgelegd waartegen hem een beroep wordt geboden voor een andere rechtbank dan een strafrechtbank, dient er een parallelisme te bestaan tussen de maatregelen tot individualisering van de straf. Dat geldt voor de mogelijkheid om een geldboete op te leggen die minder bedraagt dan het wettelijke minimum indien verzachtende omstandigheden aanwezig zijn (arresten nrs. 40/97, 45/97, 128/99, 86/2007 en 42/2009).”<sup>3</sup>

In datzelfde arrest heeft het Hof nog het volgende geoordeeld:

“Het is evenwel niet redelijkerwijs verantwoord om de persoon aan wie een dergelijke sanctie wordt opgelegd, de maatregel te ontzeggen die het bestuur in staat zou stellen rekening te houden met de verzachtende omstandigheden, waardoor het bedrag van de geldboete kan worden verminderd tot onder het bij de ordonnantie vastgestelde minimumbedrag, terwijl

<sup>2</sup> Zie in deze zin advies nr. 42.890/4, dat op 21 mei 2007 gegeven is over het ontwerp dat geleid heeft tot het koninklijk besluit van 20 december 2007 “houdende reglement van de politie op de spoorwegen”.

<sup>3</sup> GwH 30 maart 2011, nr. 44/2011, B.29.

Il revient par conséquent à l’auteur du projet de veiller à ce que cette formalité préalable soit menée à bonne fin. Si le texte du projet devait être modifié à cette occasion, il lui reviendrait également de le soumettre à nouveau à l’avis de la section de législation du Conseil d’État <sup>2</sup>.

## DISPOSITIF

### OBSERVATION GÉNÉRALE

Il résulte notamment des articles 28, 30 et 41, § 2, de l’avant-projet que plusieurs infractions prévues par celui-ci peuvent être sanctionnées soit par des peines au sens strictement pénal de ce terme, soit par des amendes administratives, le choix de s’inscrire dans l’un ou l’autre de ces systèmes appartenant en principe, pour ces infractions, au procureur du Roi.

Ce faisant, l’auteur de l’avant-projet entend mettre sur pied pour ces infractions un dispositif mixte.

Or, dans ce cas, selon la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, les principes d’égalité et de non-discrimination requièrent d’une manière générale le traitement identique des personnes poursuivies selon l’un ou l’autre de ces systèmes quant à la possibilité de bénéficier de mesures d’individualisation de la sanction.

Ainsi, par exemple, par son arrêt n° 44/2011 du 30 mars 2011, la Cour a jugé que,

“[I]orsque l’auteur d’un même fait peut être puni de manière alternative, c’est-à-dire lorsque, pour des mêmes faits, il peut, soit être renvoyé devant le tribunal correctionnel, soit se voir infliger une amende administrative contre laquelle un recours lui est offert devant un tribunal non pénal, un parallélisme doit exister entre les mesures d’individualisation de la peine. Il en est ainsi de la possibilité d’infliger une amende inférieure au minimum légal s’il existe des circonstances atténuantes (arrêts nos 40/97, 45/97, 128/99, 86/2007 et 42/2009)” <sup>3</sup>.

Par ce même arrêt, elle a jugé qu’

“[I]l n’est pas raisonnablement justifié de ne pas permettre à la personne qui se voit infliger une telle sanction de bénéficier de la mesure qui permettrait à l’administration de prendre en compte des circonstances atténuantes pouvant l’amener à réduire le montant de l’amende en dessous du minimum fixé par l’ordonnance, alors que cette personne pourrait bénéficier

<sup>2</sup> En ce sens, l’avis n° 42.890/4 donné le 21 mai 2007 sur le projet devenu l’arrêté royal du 20 décembre 2007 “portant règlement de police sur les chemins de fer”.

<sup>3</sup> C.C., 30 mars 2011, n° 44/2011, B.29.

die persoon de toepassing van artikel 85 van het Strafwetboek zou kunnen genieten indien hij voor hetzelfde misdrijf voor de correctionele rechtbank zou verschijnen.”<sup>4</sup>

De vaste rechtspraak van het Grondwettelijk Hof is gelijkelijk luidend wat de onmogelijkheid betreft voor de instantie die de bevoegdheid bezit administratieve sancties uit te spreken en voor de rechtbank die de beslissingen waarbij die sancties uitgesproken worden dient te toetsen, om die sancties gepaard te laten gaan met uitstel onder soortgelijke voorwaarden als die waarin de wet van 29 juni 1964 “betreffende de opschorting, het uitstel en de probatie” voorziet.<sup>5</sup>

Zo is door het Hof het volgende vastgesteld:

“[U]it artikel 157, § 1, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, hersteld bij artikel 108 van de wet van 13 december 2006 houdende diverse bepalingen betreffende gezondheid, alsook uit artikel 1<sup>quater</sup> van de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten, (...) [dat artikel 116 van het Sociaal Strafwetboek geworden is], [blijkt] dat het uitstel door de wetgever niet onverenigbaar wordt geacht met een geldboete die wordt opgelegd door een andere overheid dan een strafrecht.”<sup>6</sup>

Artikel 115 van het Sociaal Strafwetboek vormt overigens een voorbeeld van een door de wetgever ingevoerd mechanisme van verzachtende omstandigheden die in aanmerking genomen kunnen worden door een overheid die over de bevoegdheid beschikt om een administratieve sanctie op te leggen.

Het voorliggend voorontwerp voorziet niet in dergelijke regelingen tot individualisering van de sanctie.

Weliswaar heeft de steller van het voorontwerp de op zich niet bekritiseerbare keuze gemaakt om het inzonderheid voor de beambten die aangewezen worden door de spoorwondernemingen – welke ondernemingen gedefinieerd worden als “elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming met een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese wetgeving waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het leveren

de l’application de l’article 85 du Code pénal si elle comparaisait devant le tribunal correctionnel pour la même infraction”<sup>4</sup>.

La jurisprudence constitutionnelle est fixée dans le même sens pour ce qui concerne l’impossibilité pour l’autorité investie du pouvoir de prononcer des sanctions administratives et le tribunal appelé à contrôler les décisions prononçant ces sanctions d’assortir celles-ci du sursis dans des conditions analogues à celles qu’organise la loi du 29 juin 1964 “concernant la suspension, le sursis et la probation”<sup>5</sup>.

Ainsi que l’a constaté la Cour,

“Il ressort [...] de l’article 157, § 1<sup>er</sup>, de la loi coordonnée le 14 juillet 1994 relative à l’assurance obligatoire soins de santé et indemnités, rétabli par l’article 108 de la loi du 13 décembre 2006 “portant dispositions diverses en matière de santé”, ainsi que de l’article 1<sup>quater</sup> de la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d’infraction à certaines lois sociales [...] [devenu l’article 116 du Code pénal social], que le sursis n’est pas considéré par le législateur comme incompatible avec une sanction pécuniaire imposée par une autorité autre qu’une juridiction pénale”<sup>6</sup>.

L’article 115 du Code pénal social constitue par ailleurs un exemple d’organisation législative d’un mécanisme de circonstances atténuantes pouvant être prises en compte par une autorité investie du pouvoir de prononcer une sanction administrative.

L’avant-projet à l’examen ne prévoit pas pareils dispositifs d’individualisation de la sanction.

Il est vrai que l’auteur de l’avant-projet a pris l’option, en soi non critiquable, de permettre notamment aux agents que les entreprises ferroviaires désignent – ces entreprises étant définies comme étant “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

<sup>4</sup> *Ibid.*, B.32.2.

<sup>5</sup> Zie bijvoorbeeld GwH 14 december 2016, nr. 159/2016, B.3.1; Ph. Bouvier, *Éléments de droit administratif*, Brussel, Larcier, 2013, 2<sup>e</sup> uitg., § 139, 185; D. Ribant en A.-C. Rasson, “Les sanctions administratives à l’aune de la Cour constitutionnelle et de la Cour européenne des droits de l’homme”, in C. Guillain en Y. Cartuyvels (ed.), *Les sanctions administratives communales*, Brussel, La Chartre, 2015, 131. Zie eveneens in die zin advies nr. 50.981/3, dat op 27 maart 2012 gegeven is over een voorontwerp dat geleid heeft tot het Vlaams decreet van 12 juli 2013 “betreffende het onroerend erfgoed”, opmerking 54 die gemaakt is bij artikel 11.2.6 van het voorontwerp (*Parl. St.* VI.Parl. 2012-13, nr. 1901/1, 307); advies nr. 47.858/1, dat op 9 maart 2010 gegeven is over een voorontwerp van wet “houdende het invoeren van het uitstel van de tenuitvoerlegging van de administratieve geldboeten inzake belasting over de toegevoegde waarde”.

<sup>6</sup> GwH 17 juli 2014, nr. 112/2014, B.6.1.

<sup>4</sup> *Ibid.*, B.32.2.

<sup>5</sup> Voir par exemple, C.C., 14 décembre 2016, n° 159/2016, B.3.1; Ph. Bouvier, *Éléments de droit administratif*, Bruxelles, Larcier, 2013, 2<sup>e</sup> éd., § 139, p. 185; D. Ribant et A.-C. Rasson, “Les sanctions administratives à l’aune de la Cour constitutionnelle et de la Cour européenne des droits de l’homme”, in C. Guillain et Y. Cartuyvels (dir.), *Les sanctions administratives communales*, Bruxelles, La Chartre, 2015, p. 131. Voir aussi, en ce sens, l’avis n° 50.981/3 donné le 27 mars 2012 sur un avant-projet devenu le décret de la Communauté et de la Région flamandes du 12 juillet 2013 “relatif au patrimoine immobilier”, observation n° 54 formulée sur l’article 11.2.6 de l’avant-projet (*Doc. parl.*, Parl. fl., 2012-2013, n° 1901/1, p. 307); l’avis n° 47.858/1 donné le 9 mars 2010 sur un avant-projet de loi “visant à instaurer le sursis à l’exécution des amendes fiscales en matière de taxe sur la valeur ajoutée”.

<sup>6</sup> C.C., 17 juillet 2014, n° 112/2014, B.6.1.

van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen (...)”<sup>7</sup> – mogelijk te maken de administratieve sancties uit te spreken waarin het voorontwerp voorziet.<sup>8</sup> In de Europese context van de liberalisering van het spoor heeft dat tot gevolg dat, enerzijds, de beslissingen in kwestie zullen uitgaan van verscheidene bestraffende beambten, wat een hinderpaal vormt voor het vaststellen van een homogeen beleid ter zake, en dat, anderzijds, bepaalde van die beambten aangewezen zullen worden door privaatrechtelijke spoorwegondernemingen.

Daarbij komt dat de materie van de spoorwegen, historisch gezien vaak geregeld is bij bijzondere wetten die afwijken van het gemeen recht, waarvan de wetten van 15 april 1843<sup>9</sup>, van 25 juli 1891<sup>10</sup>, welke wet overigens opgeheven wordt bij artikel 54 van het voorontwerp, en van 14 februari 1935<sup>11</sup> voorbeelden zijn.

Die bijzonderheden zijn blijkbaar een gegronde reden om in het voorontwerp geen regelingen op te nemen zoals die waarvan *supra* sprake is, namelijk regelingen tot individualisering der sancties.

De Raad van State meent de steller van het voorontwerp er evenwel te moeten op wijzen dat deze opvatting nog steeds getoetst kan worden door het Grondwettelijk Hof, waarvan de Raad niet vooraf kan zeggen of, ingeval bij dat Hof een beroep wordt ingesteld of aan dat Hof een prejudiciële vraag wordt voorgelegd, dat Hof ertoe gebracht zal worden zijn rechtspraak waarnaar *supra* verwezen is te bevestigen of die daarentegen te nuanceren in het licht van de bijzonderheden van de ontworpen wet, welke bijzonderheden onder meer die omvatten waarvan zonet sprake is geweest.

Onder dat voorbehoud wordt het voorontwerp onderzocht en worden de navolgende bijzondere opmerkingen gemaakt.

## BIJZONDERE OPMERKINGEN

### Artikel 6

Bij artikel 6, 2°, wordt aan “al wie niet behoort tot het daartoe aangewezen personeel van de betrokken spoorwegonderneming, van de infrastructuurbeheerder, de veiligheidsdienst of van de stationsbeheerder” het verbod op gelegd “om op de spoorweginfrastructuur te klimmen (...)”. De spoorweginfrastructuur wordt in artikel 2, 2°, gedefinieerd als “alle elementen die bedoeld zijn in bijlage 23 van de Spoorcodex”, dus met

<sup>7</sup> Artikel 2, 4°, van het voorontwerp, waarin eveneens het volgende bepaald wordt: “hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren”.

<sup>8</sup> Artikelen 2, 18°, en 42, § 1, van het voorontwerp.

<sup>9</sup> Wet van 15 april 1843 “op de politie der spoorwegen”.

<sup>10</sup> Wet van 25 juli 1891 “houdende herziening der wet van 15 april 1843, op de politie der spoorwegen”.

<sup>11</sup> Wet van 14 februari 1935 “tot invoering van de erfdienstbaarheid van opruiming van struikgewas op de langs de spoorwegen gelegen gronden”. In tegenstelling tot beide voormelde wetten, wordt de wet van 14 februari 1935 niet opgeheven bij het voorontwerp; men zou er goed aan doen in de memorie van toelichting uit te leggen waarom die wet niet opgenomen is in het voorontwerp.

par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise [...]”<sup>7</sup> – de prononcer les sanctions administratives prévues par l’avant-projet<sup>8</sup>. Dans le contexte européen de la libéralisation du rail, ceci a pour conséquence, d’une part, que les décisions en la matière émaneront de plusieurs agents sanctionneurs, ce qui fait obstacle à la détermination d’une politique homogène en la matière, et, d’autre part, que parmi ces agents, certains seront désignés par des entreprises ferroviaires de droit privé.

Aussi, la matière des chemins de fer a, historiquement, souvent été réglée par des législations spéciales, déroga-toires au droit commun, et dont les lois du 15 avril 1843<sup>9</sup>, du 25 juillet 1891<sup>10</sup>, par ailleurs abrogée par l’article 54 de l’avant-projet, et du 14 février 1935<sup>11</sup> sont des illustrations.

Ces particularités paraissent justifier que l’avant-projet ne contient pas les dispositifs dont il est question ci-avant, relatifs à l’individualisation des sanctions.

Le Conseil d’État estime toutefois devoir avertir l’auteur de l’avant-projet de ce que cette conception reste soumise au contrôle de la Cour constitutionnelle, dont il ne peut prévoir si, en cas de recours ou de question préjudicielle, elle sera conduite à confirmer ou au contraire à nuancer sa jurisprudence évoquée ci-avant au vu des particularités de la loi en projet, parmi lesquelles celles dont il vient d’être question.

C’est sous cette réserve que l’avant-projet est examiné et que sont formulées les observations particulières qui suivent.

## OBSERVATIONS PARTICULIÈRES

### Article 6

L’article 6, 2°, interdit à “quiconque qui ne fait pas partie du personnel d’une entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l’infrastructure, du service de sécurité, ou du gestionnaire de la gare, autorisé à ce effet [...] de monter sur l’infrastructure ferroviaire [...]”. L’infrastructure ferroviaire est définie à l’article 2, 2°, comme étant “l’ensemble des éléments visés à l’annexe 23 du Code ferroviaire”, en ce compris donc les

<sup>7</sup> Article 2, 4°, de l’avant-projet, qui précise également que “ce terme recouvre aussi les entreprises qui assurent uniquement la traction”.

<sup>8</sup> Articles 2, 18°, et 42, § 1<sup>er</sup>, de l’avant-projet.

<sup>9</sup> Loi du 15 avril 1843 “sur la police des chemins de fer”.

<sup>10</sup> Loi du 25 juillet 1891 “révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer”.

<sup>11</sup> Loi du 14 février 1935 “établissant la servitude de débroussaillage sur les terrains limitrophes des voies ferrées”. Contrairement aux deux lois mentionnées ci-avant, la loi du 14 février 1935 n’est pas abrogée par l’avant-projet; l’exposé des motifs gagnerait à expliquer pourquoi cette loi n’a pas été intégrée dans l’avant-projet.

inbegrip van de passagiersperrons waarvan sprake is in het tweede streepje van die bijlage. Letterlijk genomen zou artikel 6, 2°, dus ook betrekking hebben op die perrons, wat niet de bedoeling kan zijn.

De bepaling moet herzien worden.

#### Artikel 8

De artikelen 5 tot 13, 15 en 16 van het voorontwerp bevatten verbodsbepalingen op de overtreding waarvan volgens artikel 28 strafrechtelijke straffen staan.

Zoals de afdeling Wetgeving, in lijn met de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, stelselmatig opmerkt, mag in die artikelen niet voorbijgegaan worden aan het legaliteitsbeginsel in strafzaken, dat vervat is in de artikelen 12, tweede lid, en 14 van de Grondwet:

“Het legaliteitsbeginsel in strafzaken gaat (...) uit van de idee dat de strafwet moet worden geformuleerd in bewoordingen op grond waarvan eenieder, op het ogenblik waarop hij een gedrag aanneemt, kan uitmaken of dat gedrag al dan niet strafbaar is. Het vereist dat de wetgever in voldoende nauwkeurige, duidelijke en rechtszekerheid biedende bewoordingen bepaalt welke feiten strafbaar worden gesteld zodat, enerzijds, diegene die een gedrag aanneemt, vooraf op afdoende wijze kan inschatten wat het strafrechtelijke gevolg van dat gedrag zal zijn en, anderzijds, aan de rechter geen al te grote beoordelingsbevoegdheid wordt gelaten. Aan het vereiste dat een misdrijf duidelijk moet worden omschreven in de wet is voldaan wanneer de rechtzoekende, op basis van de bewoordingen van de relevante bepaling en, indien nodig, met behulp van de interpretatie daarvan door de rechtscolleges, kan weten welke handelingen en welke verzuimen zijn strafrechtelijke aansprakelijkheid meebrengen.”<sup>12,13</sup>

Zo heeft het Grondwettelijk Hof voor recht gezegd dat de begrippen “onaanvaardbare hinder”<sup>14</sup>, “de veiligheid van de Staat aantasten”<sup>15</sup>, en “openbare orde” en “goede zeden”<sup>16</sup>

<sup>12</sup> Voetnoot 3 van het geciteerd advies: Zie o.m.: GwH 26 maart 2015, nr. 41/2015, B.12; GwH 29 oktober 2015, nr. 153/2015, B.33; GwH 14 januari 2016, nr. 1/2016, B.5.3; GwH 18 februari 2016, nr. 25/2016, B.18.2; GwH 25 mei 2016, nr. 72/2016, B.5.1-B.5.2. Voor een specifieke toepassing met betrekking tot artikel 458bis van het Strafwetboek, zie GwH 26 september 2013, nr. 127/2013, B.9 tot B.22 en GwH 5 december 2013, nr. 163/2013, B.8 tot B.12. In dezelfde arresten wordt er evenwel op gewezen dat een zekere beoordelingsbevoegdheid voor de rechter dient te worden aanvaard gelet op het algemene karakter dat wetten hebben, de uiteenlopende situaties waarop ze van toepassing zijn en de evolutie van de gedragingen die erbij worden bestraft.

<sup>13</sup> Advies nr. 60.245/3, dat op 29 november 2016 gegeven is over een voorstel dat geleid heeft tot de wet van 17 mei 2017 “tot wijziging van het Wetboek van strafvordering om de strijd tegen het terrorisme te bevorderen”, *Parl. St.* Kamer 2015-16, nr. 2050/4.

<sup>14</sup> GwH 22 juli 2004, nr. 136/2004, B.7.5.; 19 januari 2005, nr. 14/2005, B.44.

<sup>15</sup> GwH 14 mei 2003, nr. 69/2003, B.9.3.

<sup>16</sup> *Ibid.*

quais à voyageurs dont il est question au deuxième tiret de cette annexe. Pris à la lettre, l'article 6, 2°, viserait donc ces quais, ce qui ne saurait être l'intention.

La disposition sera revue.

#### Article 8

Les articles 5 à 13, 15 et 16 de l'avant-projet énoncent des interdictions que l'article 28 érige en infractions pénales.

Comme la section de législation le rappelle constamment, dans la ligne de la jurisprudence de la Cour constitutionnelle, ces articles doivent satisfaire au principe de légalité en matière pénale énoncé aux articles 12, alinéa 2, et 14 de la Constitution:

“le principe de légalité en matière pénale procède de l'idée que la loi pénale doit être formulée en des termes qui permettent à chacun de savoir, au moment où il adopte un comportement, si celui-ci est ou non punissable. Il exige que le législateur indique, en des termes suffisamment précis, clairs et offrant la sécurité juridique, quels faits sont sanctionnés, afin, d'une part, que celui qui adopte un comportement puisse évaluer préalablement, de manière satisfaisante, quelle sera la conséquence pénale de ce comportement et afin, d'autre part, que ne soit pas laissé au juge un trop grand pouvoir d'appréciation. La condition qu'une infraction doit être clairement définie par la loi se trouve remplie lorsque le justiciable peut savoir, à partir du libellé de la disposition pertinente et, au besoin, à l'aide de son interprétation par les juridictions, quels actes et omissions engagent sa responsabilité pénale”<sup>12,13</sup>.

La Cour constitutionnelle a ainsi dit pour droit que les notions de “nuisance inadmissible”<sup>14</sup>, d’atteinte à la sécurité de l’État”<sup>15</sup>, d’“ordre public et de bonnes mœurs”<sup>16</sup>, si elles

<sup>12</sup> Note de bas de page n° 3 de l'avis cité: Voir entre autres: C.C. 26 mars 2015, n° 41/2015, B.12; C.C., 29 octobre 2015, n° 153/2015, B.33; C.C. 14 janvier 2016, n° 1/2016, B.5.3; C.C. 18 février 2016, n° 25/2016, B.18.2; C.C. 25 mai 2016, n° 72/2016, B.5.1-B.5.2. Pour une application spécifique concernant l'article 458bis du Code pénal, voir C.C. 26 septembre 2013, n° 127/2013, B.9 à B.22 et C.C. 5 décembre 2013, n° 163/2013, B.8 à B.12. Les mêmes arrêts soulignent cependant qu'il faut admettre l'attribution d'un certain pouvoir d'appréciation au juge, compte tenu du caractère de généralité des lois, de la diversité des situations auxquelles elles s'appliquent et de l'évolution des comportements qu'elles répriment.

<sup>13</sup> Avis n° 60.245/3 donné le 29 novembre 2016 sur une proposition devenue la loi du 17 mai 2017 “modifiant le Code d'instruction criminelle en vue de promouvoir la lutte contre le terrorisme”, *Doc. parl.*, Chambre, 2015-2016, n° 2050/4.

<sup>14</sup> C.C., 22 juillet 2004, n° 136/2004, B.7.5.; 19 janvier 2005, n° 14/2005, B.44.

<sup>15</sup> C.C., 14 mai 2003, n° 69/2003, B.9.3.

<sup>16</sup> *Ibid.*

weliswaar aanvaardbaar zijn binnen het burgerlijk recht, maar “geen voldoende nauwkeurige normatieve inhoud [hebben] om een misdrijf te kunnen definiëren”.<sup>17</sup>

Bijgevolg valt te betwijfelen of een begrip zoals “hinder (...) veroorzaken” (artikel 8, 1°) aan die eisen voldoet.

Hetzelfde geldt voor het in datzelfde artikel 8, 1°, vervatte verbod om “gedragingen te stellen die afbreuk doen aan de openbare orde”. In haar advies nr. 52.585/2, dat ze op 28 januari 2013 gegeven heeft over het voorontwerp dat geleid heeft tot de wet van 24 juni 2013 “betreffende de gemeentelijke administratieve sancties”, heeft de afdeling Wetgeving voorts de volgende opmerking<sup>18</sup> gemaakt:

“De mogelijkheid om een sanctie op te leggen “in geval van verstoring van de openbare orde veroorzaakt door individuele of collectieve gedragingen” voldoet niet aan het nauwkeurigheidsvereiste dat voortvloeit uit het legaliteitsbeginsel neergelegd in artikel 7 van het Europees Verdrag voor de rechten van de mens.”

#### Artikel 9

Artikel 9, 2°, houdt het verbod in om in de stations en in de spoorvoertuigen “enige dienst aan te bieden”. Er zou op zijn minst verduidelijkt moeten worden dat daarmee diensten tegen betaling worden bedoeld.

#### Artikel 14

In paragraaf 1, tweede lid, en in paragraaf 2, tweede lid, zijn de woorden “Onverminderd het eerste lid” hoe dan ook overbodig, zodat ze dienen te vervallen.

#### Artikel 18

Deze bepaling is op zich niet te begrijpen.

Men zou er beter aan doen artikel 12 van de wet van 30 april 2007 “houdende dringende spoorwegbepalingen” integraal over te nemen en vervolgens die bepaling in die wet op te heffen.

#### Artikelen 20 tot 23 en 37

1. Zoals aangegeven in de bespreking van de artikelen 20 tot 23, worden daarin in aangepaste vorm bepalingen van de wet van 25 juli 1891 overgenomen. Bij die bepalingen worden erfdienstbaarheden tot openbaar nut gevestigd, die bij artikel 24 van het voorontwerp uitgebreid worden tot de nieuwe lijnen of de aanpassing van bestaande lijnen. Het niet in acht nemen van die erfdienstbaarheden vormt een overtreding van categorie 4, die bestraft kan worden met een strafrechtelijke straf of een administratieve geldboete (artikelen 28, 30 en 31, § 4, van het voorontwerp). Ingeval die bepalingen overtreden

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> Opmerking 2.2 bij artikel 37 van het voorontwerp (*Parl. St. Kamer* 2012-13, nr. 2712/1, 63).

sont admissibles en droit civil, n’ont “pas un contenu normatif suffisamment précis pour définir une infraction pénale”<sup>17</sup>.

Il est dès lors douteux qu’une notion telle que “provoquer des nuisances” (article 8, 1°) satisfasse à ces exigences.

Il en va de même pour l’article 8, 1°, qui interdit “de se livrer à des comportements contraire[s] à l’ordre public”. La section de législation avait également fait l’observation suivante dans son avis n° 52.585/2 donné le 28 janvier 2013 sur l’avant-projet devenu la loi du 24 juin 2013 “relative aux sanctions administratives communales”<sup>18</sup>:

“la possibilité d’infliger une sanction “en cas de trouble à l’ordre public causé par des comportements individuels ou collectifs” ne répond pas à l’exigence de précision découlant du principe de légalité inscrit à l’article 7 de la Convention européenne des droits de l’homme”.

#### Article 9

L’article 9, 2°, interdit, dans les gares et véhicules ferroviaires, “d’offrir quelque service que ce soit”. Il faudrait à tout le moins préciser qu’il s’agit de services rémunérés.

#### Article 14

Au paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, et au paragraphe 2, alinéa 2, les mots “sans préjudice de l’alinéa 1<sup>er</sup>” sont à tout le moins inutiles et seront donc omis.

#### Article 18

Cette disposition n’est pas intelligible en elle-même.

Mieux vaudrait reproduire intégralement l’article 12 de la loi du 30 avril 2007 “portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer”, puis abroger cette disposition.

#### Articles 20 à 23 et 37

1. Comme l’indiquent leurs commentaires, les articles 20 à 23 reproduisent en les adaptant des dispositions de la loi du 25 juillet 1891. Ces dispositions établissent des servitudes d’utilité publique que l’article 24 de l’avant-projet étend aux nouvelles lignes ou à la modification de lignes existantes. Le non-respect de ces servitudes constitue une infraction de catégorie 4, passible d’une sanction pénale ou d’une amende administrative (articles 28, 30 et 31, § 4, de l’avant-projet). En cas de contravention à ces dispositions, les personnes commettant une infraction peuvent être condamnées par

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> Observation n° 2.2 formulée sur l’article 37 de l’avant-projet (*Doc. parl., Chambre*, 2012-2013, n° 2712/1, p. 63).

worden, kunnen de personen die een overtreding begaan hebben, bij vonnis veroordeeld worden tot het wegruimen “van alle onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken van eender welke aard” (artikel 34, eerste lid). Dat wegruimen kan eveneens bevolen worden door de infrastructuurbeheerder, die, in geval van dringende noodzakelijkheid, daartoe zelfs van ambtswege zelf mag overgaan op kosten van de eigenaar (artikel 37, § 1).

2. In de bescherming van de grondrechten, en inzonderheid in de regeling van het eigendomsrecht, heeft zich sedert het einde van de XIXe eeuw evenwel een aanzienlijke ontwikkeling voorgedaan.

Eenzijds luidt artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de Rechten van de Mens als volgt:

“Alle natuurlijke of rechtspersonen hebben recht op het ongestoord genot van hun eigendom. Niemand zal van zijn eigendom worden beroofd behalve in het algemeen belang en met inachtneming van de voorwaarden neergelegd in de wet en in de algemene beginselen van het internationaal recht.

De voorgaande bepalingen zullen echter op geen enkele wijze het recht aantasten dat een Staat heeft om die wetten toe te passen welke hij noodzakelijk oordeelt om toezicht uit te oefenen op het gebruik van eigendom in overeenstemming met het algemeen belang of om de betaling van belastingen of andere heffingen en boeten te verzekeren.”

In zijn principearrest *Sporrong en Lönnroth v. Zweden* van 23 september 1982, heeft het Europees Hof voor de Rechten van de Mens geoordeeld dat die bepaling niet alleen betrekking heeft op onteigening, maar ook op elke verstoring van het genot van de eigendom, waaronder ook de wettelijke erfdiensbaarheden tot openbaar nut vallen. In dat arrest heeft het Hof op het volgende gewezen:

“La Cour doit rechercher si un juste équilibre a été maintenu entre les exigences de l'intérêt général de la communauté et les impératifs de la sauvegarde des droits fondamentaux de l'individu” (§ 69).

In de recente rechtspraak van het Hof luidt het als volgt:

“La recherche de pareil équilibre se reflète en vérité dans la structure de l'article 1 du Protocole n° 1 tout entier: il doit dans tous les cas exister un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé (voir notamment, précité, *Ouzounoglou*, § 29). Cet équilibre est rompu si la personne concernée a eu à subir une charge spéciale et exorbitante (voir, notamment *Perdigão c. Portugal* [GC], n° 24768/06, § 67, 16 novembre 2010, et *Antunes Rodrigues*, précité, § 29). Si, dans le cas d'une privation de propriété, l'absence d'indemnisation constitue en principe une charge excessive et emporte à elle seule violation de l'article 1 du Protocole n° 1 (voir, notamment, *Papachelas c. Grèce* [GC], n° 31423/96, § 48, CEDH 1999-II), il n'en va pas ainsi lorsque l'atteinte au droit au respect des biens dénoncée relève du second alinéa de cette disposition (voir, par exemple, *Depalle c. France* [GC], n° 34044/02, § 91, CEDH 2010) ou, comme

jugement à supprimer “les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis” (article 34, alinéa 1<sup>er</sup>). Cette suppression peut également être ordonnée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, qui peut même, en cas d'extrême urgence, y procéder d'office lui-même, aux frais du propriétaire (article 37, § 1<sup>er</sup>).

2. La protection des droits fondamentaux, particulièrement le régime de la propriété, a toutefois connu une évolution considérable depuis la fin du XIX<sup>ème</sup> siècle.

D'une part, l'article 1<sup>er</sup> du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme dispose ce qui suit:

“Toute personne physique ou morale a droit au respect de ses biens. Nul ne peut être privé de sa propriété que pour cause d'utilité publique et dans les conditions prévues par la loi et les principes généraux du droit international.

Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit que possèdent les États de mettre en vigueur les lois qu'ils jugent nécessaires pour réglementer l'usage des biens conformément à l'intérêt général ou pour assurer le paiement des impôts ou d'autres contributions ou amendes”.

Par son arrêt de principe *Sporrong et Lönnroth c. Suède* du 23 septembre 1982, la Cour européenne des droits de l'homme a considéré que cette disposition ne vise pas uniquement l'expropriation mais également toute ingérence dans le droit au respect des biens, ce qui englobe les servitudes légales d'utilité publique. La Cour y précise qu'elle

“doit rechercher si un juste équilibre a été maintenu entre les exigences de l'intérêt général de la communauté et les impératifs de la sauvegarde des droits fondamentaux de l'individu” (§ 69).

Dans sa jurisprudence récente, elle ajoute:

“La recherche de pareil équilibre se reflète en vérité dans la structure de l'article 1 du Protocole n° 1 tout entier: il doit dans tous les cas exister un rapport raisonnable de proportionnalité entre les moyens employés et le but visé (voir notamment, précité, *Ouzounoglou*, § 29). Cet équilibre est rompu si la personne concernée a eu à subir une charge spéciale et exorbitante (voir, notamment *Perdigão c. Portugal* [GC], n° 24768/06, § 67, 16 novembre 2010, et *Antunes Rodrigues*, précité, § 29). Si, dans le cas d'une privation de propriété, l'absence d'indemnisation constitue en principe une charge excessive et emporte à elle seule violation de l'article 1 du Protocole n° 1 (voir, notamment, *Papachelas c. Grèce* [GC], n° 31423/96, § 48, CEDH 1999-II), il n'en va pas ainsi lorsque l'atteinte au droit au respect des biens dénoncée relève du second alinéa de cette disposition (voir, par exemple, *Depalle c. France* [GC], n° 34044/02, § 91, CEDH 2010) ou, comme

en l'espèce, de la première phrase du premier alinéa. Il ne s'agit alors que de l'un des facteurs à prendre en compte pour établir si le juste équilibre a été respecté.”<sup>19</sup>

Anderzijds heeft het Hof van Cassatie in het intern recht een gelijklopende rechtspraak ontwikkeld in het kader waarvan dat Hof het algemeen rechtsbeginsel van de gelijkheid van de burgers ten aanzien van de openbare lasten vastgesteld heeft dat “onder meer (...) neergelegd [is] in art. [16] Grondwet [en] in[houdt] dat de overheid niet zonder vergoeding lasten kan opleggen (...) die groter zijn dan die welke een particulier in het gemeenschappelijk belang moet dragen”.<sup>20</sup>

Het Grondwettelijk Hof heeft in dat verband het volgende geoordeeld:

“B.3.1. De Vlaamse Regering voert aan dat de Grondwet de decreetgever er niet toe verplicht in een compensatie te voorzien voor de in het algemeen belang opgelegde beperkingen aan het eigendomsrecht, zoals bouwverboden.

B.3.2. Krachtens het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten kan de overheid evenwel niet zonder vergoeding lasten opleggen die groter zijn dan die welke een persoon in het algemeen belang moet dragen.

Uit dat beginsel vloeit voort dat de onevenredig nadelige – dit zijn de buiten het normale maatschappelijke risico of het normale bedrijfsrisico vallende en op een beperkte groep van burgers of instellingen drukkende – gevolgen van een op zichzelf rechtmatige overheidsdaad, zoals het opleggen van een erfdiensbaarheid van openbaar nut, niet ten laste van de getroffene behoren te komen, maar gelijkelijk over de gemeenschap dienen te worden verdeeld.”<sup>21</sup>

In haar advies nr. 59.771/4, dat ze op 21 september 2016 gegeven heeft over een voorontwerp van ordonnantie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest “tot hervorming van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening en van de ordonnantie van 5 juni 1997 betreffende de milieuvergunningen en tot wijziging van aanverwante wetgevingen”, heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State de volgende opmerking gemaakt:

“Wat de grond van de zaak betreft, heeft het Grondwettelijk Hof in zijn arrest nr. 12/2014 van 23 januari 2014 voor recht gezegd dat de artikelen 232 en 240 van het BWRO een schending inhouden van artikel 16 van de Grondwet in samenhang gelezen met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, doordat zij geen regeling inzake schadevergoeding voor een bouwverbod als gevolg van een beschermingsmaatregel organiseren.

Onlangs heeft het Grondwettelijk Hof in zijn arrest nr. 57/2016 van 28 april 2016 de geldende principes in

en l'espèce, de la première phrase du premier alinéa. Il ne s'agit alors que de l'un des facteurs à prendre en compte pour établir si le juste équilibre a été respecté”<sup>19</sup>.

D'autre part, en droit interne, la Cour de cassation a développé une jurisprudence similaire en développant le principe général de droit de l'égalité des citoyens devant les charges publiques qui, “consacré notamment par l'article [16] de la Constitution, implique que l'autorité publique ne peut, sans compensation, imposer des charges qui excèdent celles qu'un particulier doit supporter dans l'intérêt collectif”<sup>20</sup>.

Selon la Cour constitutionnelle,

“B.3.1. Le Gouvernement flamand fait valoir que la Constitution n'oblige pas le législateur décentralisé à prévoir une compensation pour les restrictions du droit de propriété imposées dans l'intérêt général, telles que les interdictions de bâtir.

B.3.2. En vertu du principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques, l'autorité ne peut toutefois, sans compensation, imposer des charges qui excèdent celles qui doivent être supportées par un particulier dans l'intérêt général.

Il découle de ce principe que les effets préjudiciables disproportionnés – c'est-à-dire le risque social ou professionnel extraordinaire s'imposant à un groupe limité de citoyens ou d'institutions – d'une mesure de coercition qui est en soi régulière, comme le fait d'imposer une servitude d'utilité publique, ne doivent pas être mis à charge des personnes lésées, mais doivent être répartis de manière égale sur la collectivité”<sup>21</sup>.

Dans son avis n° 59.771/4 donné le 21 septembre 2016 sur un avant-projet d'ordonnance de la Région de Bruxelles-Capitale “réformant le Code bruxellois de l'aménagement du Territoire et l'ordonnance du 5 juin 1997 relative aux permis d'environnement et modifiant certaines législations connexes”, la section de législation du Conseil d'État a formulé l'observation suivante:

“Sur le fond, la Cour constitutionnelle, dans son arrêt n° 12/2014 du 23 janvier 2014, a dit pour droit que les articles 232 et 240 du CoBAT violent l'article 16 de la Constitution, combiné avec l'article 1<sup>er</sup> du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme et des libertés fondamentales, en ce qu'ils n'organisent pas un régime d'indemnisation d'une interdiction de bâtir résultant d'une mesure de classement.

La Cour constitutionnelle a rappelé récemment [...] dans son arrêt n° 57/2016 du 28 avril 2016 les principes applicables:

<sup>19</sup> EHRM 25 juni 2015, *Couturon v. Frankrijk*, verz. nr. 24756/10, § 32.

<sup>20</sup> Cass. 28 januari 1991, *Arr. Cass* 1990(91), 572. Zie inzonderheid G. Rosoux, *Vers une “dématérialisation” des droits fondamentaux?*, Brussel, Larcier, 2015, 890 e.v.

<sup>21</sup> Arrest nr. 55/2012 van 19 april 2012.

<sup>19</sup> Cour eur. D.H., arrêt *Couturon c. France*, 25 juin 2015, req. n° 24756/10, § 32.

<sup>20</sup> Cass., 28 janvier 1991, Pas., 1991, I, p. 509. Voir notamment G. Rosoux, *Vers une “dématérialisation” des droits fondamentaux?*, Bruxelles, Larcier, 2015, pp. 890 et s.

<sup>21</sup> Arrêt n° 55/2012 du 19 avril 2012.

herinnering gebracht:

'B.15.1. Krachtens het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten kan de overheid niet zonder vergoeding lasten opleggen die groter zijn dan die welke een persoon in het algemeen belang moet dragen. Uit dat beginsel vloeit voort dat de onevenredig nadelige – dit zijn de buiten het normale maatschappelijke risico of het normale bedrijfsrisico vallende en op een beperkte groep van burgers of instellingen drukkende – gevolgen van een op zichzelf rechtmatige overheidsdaad, zoals het opleggen van een erfdienstbaarheid van openbaar nut, niet ten laste van de getroffen behoren te komen, maar gelijkelijk over de gemeenschap dienen te worden verdeeld.

B.15.2. Aangezien het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten een toepassing vormt van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie, komt het aan het Hof toe een wettelijk bepaalde vergoeding voor een eigendomsbeperking, of de ontstentenis daarvan, aan dat beginsel te toetsen.

B.15.3. Het enkele feit dat de overheid in het algemeen belang beperkingen oplegt aan het eigendomsrecht, heeft evenwel niet tot gevolg dat zij tot schadeloosstelling is gehouden.

Uit de loutere vestiging van een door of krachtens een wettelijke bepaling opgelegde erfdienstbaarheid tot algemeen nut of van een beperking van het eigendomsrecht in het algemeen belang vloeit in beginsel voor de eigenaar van het bezwaarde onroerend goed geen recht op vergoeding voort (Cass., 16 maart 1990, Arr. Cass., 1989-1990, nr. 427; EHRM, 25 juni 2015, Couturon t. Frankrijk, § 34 tot 43).

B.15.4. Een vergoeding is slechts vereist indien en in de mate waarin de gevolgen van de erfdienstbaarheid tot openbaar nut of de beperking van het eigendomsrecht van de getroffen groep van burgers of instellingen de last te boven gaan die in het algemeen belang aan een particulier kan worden opgelegd.

B.15.5. Bij zijn arrest nr. 12/2014 van 23 januari 2014, waaraan de verzoekende partijen refereren, heeft het Hof voor recht gezegd dat de artikelen 232 en 240 van het Brussels Wetboek van Ruimtelijke Ordening artikel 16 van de Grondwet schenden, in samenhang gelezen met artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, doordat zij geen regeling inzake schadevergoeding voor een bouwverbod als gevolg van een beschermingsmaatregel organiseren. Het geschil voor de verwijzende rechter betrof in dat geval eigenaars van terreinen die een schadeloosstelling vorderden op grond van artikel 1382 van het Burgerlijk Wetboek wegens het bouwverbod als gevolg van het besluit tot bescherming van hun percelen, terwijl die in woongebied waren gelegen en het voorwerp van een verkavelingsvergunning hadden uitgemaakt. Het Hof beperkte zijn onderzoek tot die situatie.

B.16.1. Bij dat arrest gaf het Hof een antwoord op een prejudiciële vraag, waarbij het zijn onderzoek beperkte tot de concrete situatie die zich in het geschil voor de verwijzende rechter voordeed. In het kader van een beroep tot vernietiging

'B.15.1. En vertu du principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques, l'autorité ne peut, sans compensation, imposer des charges qui excèdent celles qui doivent être supportées par un particulier dans l'intérêt général. Il découle de ce principe que les effets préjudiciables disproportionnés – c'est-à-dire le risque social ou entrepreneurial extraordinaire s'imposant à un groupe limité de citoyens ou d'institutions – d'une mesure de coercition qui est en soi régulière, comme le fait d'imposer une servitude d'utilité publique, ne doivent pas être mis à la charge des personnes lésées, mais doivent être répartis de manière égale sur la collectivité.

B.15.2. Étant donné que le principe de l'égalité des citoyens devant les charges publiques est une application du principe d'égalité et de non-discrimination, il appartient à la Cour de contrôler au regard de ce principe l'indemnisation prévue par la loi en cas de restriction du droit de propriété ou l'absence d'une telle indemnisation.

B.15.3. Le seul fait que l'autorité impose des restrictions au droit de propriété dans l'intérêt général n'a toutefois pas pour conséquence qu'elle soit tenue à indemnisation.

L'établissement, par ou en vertu d'une disposition législative, d'une servitude d'utilité publique ou d'une restriction d'un droit de propriété dans l'intérêt public ne confère pas un droit à une indemnité au propriétaire du fonds (Cass., 16 mars 1990, *Pas.*, 1990, I, n° 427; CEDH, 25 juin 2015, *Couturon c. France*, § 34 à 43).

B.15.4. Une indemnité n'est requise que lorsque et dans la mesure où les effets de la servitude d'utilité publique ou la restriction du droit de propriété du groupe de citoyens ou d'institutions qui en font l'objet excèdent la charge qui peut être imposée dans l'intérêt général à un particulier.

B.15.5. Par son arrêt n° 12/2014, du 23 janvier 2014, auquel les parties requérantes se réfèrent, la Cour a dit pour droit que les articles 232 et 240 du Code bruxellois de l'Aménagement du Territoire violent l'article 16 de la Constitution, combiné avec l'article 1<sup>er</sup> du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme, en ce qu'ils n'organisent pas un régime d'indemnisation d'une interdiction de bâtir résultant d'une mesure de classement. Le litige soumis au juge *a quo* concernait des propriétaires de terrains qui demandaient une indemnisation, fondée sur l'article 1382 du Code civil, en raison de l'interdiction de bâtir résultant de l'arrêté de classement de leurs parcelles, alors même que celles-ci étaient situées en zone d'habitation et avaient fait l'objet d'un permis de lotir. La Cour avait limité son examen à cette situation.

B.16.1. Par cet arrêt, la Cour répondait à une question préjudicielle, tout en limitant son examen à la situation concrète de l'instance soumise au juge *a quo*. En revanche, dans le cadre d'un recours en annulation, la Cour doit tenir compte du

moet het Hof daarentegen rekening ermee houden dat het bestreden decreet kan worden toegepast op zeer verschillende situaties.

B.16.2. De concrete gevolgen van managementplannen Natura 2000, die krachtens de artikelen 50*septies* tot 50*decies* van het Decreet Natuurbehoud worden vastgesteld, kunnen voor de particuliere grondeigenaar of -gebruiker, geval per geval aanzienlijk variëren.

Een managementplan Natura 2000 kan immers een veelheid aan acties omvatten. Bovendien wordt in beginsel slechts in laatste instantie dwingend ingegrepen, wanneer de instandhoudingsdoelstellingen niet meer kunnen worden behaald via de evidenties en vrijwillige participatie. De impact van die dwingende acties is tevens afhankelijk van de inhoud ervan. Zoals is vermeld in B.12, kunnen dwingende acties eigendomsbeperkingen omvatten die onderling sterk verschillen van intensiteit.

Daarnaast kan de impact van de bedoelde managementplannen ook sterk verschillen naar gelang van de situatie van de eigenaar van de gronden, zo onder meer de plannen die hij ermee had, de vergunningen die hij reeds heeft gevraagd of verkregen of de investeringen die hij heeft gedaan.

B.17.1. Met betrekking tot de eventuele vergoeding van eigendomsbelemmerende maatregelen op grond van de bestreden bepalingen dient in de eerste plaats te worden opgemerkt dat de decreetgever in bepaalde gevallen uitdrukkelijk in een vergoedingsregeling heeft voorzien. Gebodsbepalingen op grond van artikel 9, § 2, derde lid, van het Decreet Natuurbehoud kunnen bijvoorbeeld enkel worden opgelegd aan particuliere grondeigenaars en -gebruikers tegen vergoeding. Daarenboven kan de eigenaar van een onroerend goed van de Vlaamse Grondenbank de verwerving daarvan eisen indien hij aantoonst dat, ten gevolge van de opname ervan in een vastgesteld managementplan Natura 2000 of een vastgestelde planversie, de waardevermindering van zijn onroerend goed ernstig is ofwel dat de levensvatbaarheid van de bestaande bedrijfsvoering ernstig in het gedrang komt (artikel 42 van het Decreet Natuurbehoud).

Bijkomend zal volgens de parlementaire voorbereiding ook werk worden gemaakt van een flankerend beleid dat erop gericht is de socio-economische impact voor de landbouwbedrijven zo veel mogelijk te beperken (*Parl. St., Vlaams Parlement, 2013-2014, nr. 2424/4, p. 7*).

B.17.2. Dat de bestreden bepalingen voor het overige geen vergoedingsregeling bevatten, verhindert niet dat de rechter naar aanleiding van bepaalde dwingende acties onderzoekt of op grond van het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten een vergoeding moet worden toegekend.

In geval van stilzwijgen van de wetgever staat het aan de rechter om het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten toe te passen, en daarbij rekening te houden met alle concrete elementen van openbaar en privaat

fait que le décret attaqué peut être appliqué à des situations très différentes.

B.16.2. Les conséquences concrètes des plans de gestion Natura 2000, qui sont établis en vertu des articles 50*septies* à 50*decies* du décret sur la conservation de la nature, peuvent varier considérablement d'un cas à l'autre pour le propriétaire ou l'utilisateur privés d'un terrain.

En effet, un plan de gestion Natura 2000 peut englober une multitude d'actions. Par ailleurs, des mesures impératives ne sont prises qu'en dernier ressort, lorsque les objectifs de conservation ne peuvent plus être atteints en ayant recours aux "évidences" et à la participation volontaire. L'impact de ces actions impératives dépend également de leur contenu. Comme il est dit en B.12, des actions impératives peuvent impliquer des restrictions du droit de propriété dont la rigueur varie fortement.

Par ailleurs, l'impact des plans de gestion en question peut également fortement varier selon la situation du propriétaire des terrains, par exemple en fonction de ses projets, des permis qu'il a déjà demandés ou reçus, ou des investissements qu'il a réalisés.

B.17.1. En ce qui concerne l'éventuelle indemnisation des entraves au droit de propriété en vertu des dispositions attaquées, il convient d'observer en premier lieu que le législateur décréte a, dans certains cas, prévu expressément un régime d'indemnisation. Par exemple, les injonctions fondées sur l'article 9, § 2, alinéa 3, du décret sur la conservation de la nature ne peuvent être imposées aux particuliers propriétaires et utilisateurs de terrains que moyennant une indemnité. Par ailleurs, le propriétaire d'un bien immobilier peut exiger que la Banque foncière flamande acquière celui-ci s'il démontre que, par suite de son inscription dans un plan de gestion Natura 2000 arrêté ou dans une version arrêtée du plan, la diminution de valeur de son bien immobilier est importante ou que la viabilité de l'exploitation existante est gravement compromise (article 42 du décret sur la conservation de la nature).

Selon les travaux préparatoires, une politique d'encadrement sera en outre mise en place, visant à limiter autant que possible l'impact socio-économique pour les exploitations agricoles (*Doc. parl., Parlement flamand, 2013-2014, n° 2424/4, p. 7*).

B.17.2. Le fait que les dispositions attaquées ne contiennent pour le surplus pas de régime d'indemnisation n'empêche pas que le juge examine, dans le cadre de certaines actions impératives, si, en vertu du principe d'égalité des citoyens devant les charges publiques, une indemnité doit être octroyée.

En cas de silence du législateur, il appartient au juge d'appliquer le principe d'égalité des citoyens devant les charges publiques et de prendre en compte tous les éléments concrets d'intérêt public et privé, ainsi que les attentes raisonnables des

belang, alsook de redelijke verwachtingen van de burgers in verband met de solidariteit die van hen wordt gevraagd (Cass., 24 juni 2010, Arr. Cass., 2010, nr. 453)<sup>22</sup>.

Zo ook handelt arrest nr. 132/2015 van het Grondwettelijk Hof van 1 oktober 2015, in verband met het Vlaams decreet van 12 juli 2013 “betreffende het onroerend erfgoed”, inzonderheid over de problematiek van de schadevergoeding van eigenaars van een beschermd goed.

Bij dat arrest wordt een middel verworpen op grond van de overweging dat, anders dan bij de prejudiciële vraag die in arrest nr. 12/2014 wordt beantwoord, het Hof er rekening mee moet houden dat het bestreden decreet kan worden toegepast op een onbepaald aantal gevallen.

Het Hof oordeelt dat, aangezien de bescherming van het erfgoed een belangrijke taak van algemeen belang uitmaakt, de lasten van het erfgoedbeleid die het normale maatschappelijke risico of het normale bedrijfsrisico te buiten gaan, in beginsel op gelijke wijze over de gemeenschap moeten worden verdeeld, en niet onverkort mogen worden opgelegd aan een beperkte groep van particulieren (overweging B.13.2).

Het Hof wijst op de veelheid aan situaties die zich in concrete gevallen als gevolg van een beschermingsbesluit kunnen voordoen en waarvan niet *in abstracto* uit te sluiten valt dat zij in bepaalde gevallen het normale maatschappelijke risico of het normale bedrijfsrisico te buiten gaan (overweging B.13.3).

In het arrest wordt vastgesteld dat het decreet overeenkomstig de parlementaire voorbereiding ervan geen vergoedingsregeling bevat, maar evenmin verbiedt dat de rechter in het kader van een concreet beschermingsbesluit onderzoekt of op grond van het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten een vergoeding moet worden toegekend (overweging B.13.4).

Het Hof besluit: “In geval van stilzwijgen van de wetgever staat het aan de rechter om het beginsel van de gelijkheid van de burgers voor de openbare lasten toe te passen, en daarbij rekening te houden met alle concrete elementen van openbaar en privaat belang, waaronder de in B.9.2 en B.10.2 opgesomde elementen, alsook de redelijke verwachtingen van de burgers in verband met de solidariteit die van hen wordt gevraagd (Cass., 24 juni 2010, Arr. Cass., 2010, nr. 453)” (overweging B.13.4).

Uit het voorgaande volgt dat een vergoeding vereist is indien en in zoverre de gevolgen van de erfdienstbaarheid tot openbaar nut of de beperking van het eigendomsrecht van de getroffen groep van burgers of instellingen, in een concreet

citoyens en ce qui concerne la solidarité qui leur est demandée (Cass., 24 juin 2010, Pas., 2010, n° 453)<sup>22</sup>.

De même, l’arrêt n° 132/2015 de la Cour constitutionnelle du 1<sup>er</sup> octobre 2015, qui a trait au décret flamand du 12 juillet 2013 “relatif au patrimoine immobilier”, aborde notamment la problématique de l’indemnisation des propriétaires d’un bien protégé.

L’arrêt rejette le moyen en considérant qu’à la différence de la question préjudicielle à laquelle répond l’arrêt n° 12/2014, la Cour doit tenir compte du fait que le décret attaqué peut être appliqué à un nombre illimité de cas.

La Cour juge qu’étant donné que la protection du patrimoine constitue une tâche importante d’intérêt général, les charges résultant de la mise en œuvre de la politique relative au patrimoine qui excèdent le risque social ou entrepreneurial normal doivent en principe être réparties de manière égale parmi la communauté, et ne peuvent pas être imposées comme telles à un groupe limité de particuliers (considérant B.13.2).

Elle observe la multiplicité des situations qui peuvent se présenter dans des cas concrets, à la suite d’un arrêté de protection, et dont il n’est pas à exclure *in abstracto* que dans certains cas, elles constitueront un risque social et entrepreneurial extraordinaire (considérant B.13.3).

L’arrêt constate que conformément aux travaux préparatoires du décret, celui-ci ne contient pas de régime d’indemnisation mais n’interdit pas que le juge examine, dans le cadre d’un arrêté de protection concret, si, en vertu du principe d’égalité des citoyens devant les charges publiques, une indemnité doit être octroyée (considérant B.13.4).

La Cour conclut qu’“en cas de silence du législateur, il appartient au juge d’appliquer le principe d’égalité des citoyens devant les charges publiques et de prendre en compte tous les éléments concrets d’intérêt public et privé, dont les éléments énumérés en B.9.2 et B.10.2, ainsi que les attentes raisonnables des citoyens en ce qui concerne la solidarité que l’on attend d’eux (Cass. 24 juin 2010, Pas., 2010, n° 453)” (considérant B.13.4).

Il résulte de ce qui précède qu’une indemnité est requise lorsque et dans la mesure où les effets de la servitude d’utilité publique ou la restriction du droit de propriété du groupe de citoyens ou d’institutions qui en font l’objet excèdent dans

<sup>22</sup> Voetnoot 67 van het geciteerd advies: Zie ook de overwegingen B.30.1. tot B.33.

<sup>22</sup> Note de bas de page n° 67 de l’avis cité: Voir également les considérants B.30.1. à B.33.

geval de last te boven gaan die in het algemeen belang aan een particulier kan worden opgelegd.<sup>23</sup><sup>24</sup>

3. In het licht van de hierboven uiteengezette elementen lijkt het voorontwerp geen moeilijkheden op te leveren ten aanzien van het beginsel van de gelijkheid voor de openbare lasten en het daaraan ten grondslag liggende evenredigheidsbeginsel.

Het is evenwel niet zeker dat de waarborg van een vergoeding “vooraf” zoals bedoeld in artikel 37, § 2, van het voorontwerp wanneer de infrastructuurbeheerder beslist “de wettig bestaande beplantingen, gebouwen, bouwwerken, uithollingen of stapels” te doen wegruimen het mogelijk maakt om in alle situaties tegemoet te komen aan het vereiste van een billijke en voorafgaande vergoeding zoals die voortvloeit uit de hierboven in herinnering gebrachte beginselen. Dat geldt bijvoorbeeld voor de situatie waarin een erfdienstbaarheid *non aedificandi* een terrein komt bezwaren dat tot dan toe bebouwbaar was, maar nog verstoken van de elementen vermeld in artikel 37, § 2.

De steller van het voorontwerp dient er zich van te vergewissen dat krachtens het voorontwerp of het gemeen recht wordt tegemoet gekomen aan alle situaties waarin een billijke en voorafgaande vergoeding moet worden toegekend.

#### Artikel 25

1. In de memorie van toelichting staat het volgende:

“Het ontwerp is geïnspireerd op teksten die reeds verschillende jaren bestaan, zoals de teksten tot regeling van de gemeentelijke administratieve boetes en de boetes waarin voorzien is in de wetgeving die van toepassing is op de andere openbaarvervoermaatschappijen (De Lijn, MIVB, TEC).”

Over de wet van 24 juni 2013 “betreffende de gemeentelijke administratieve sancties” heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State het voornoemde advies 52.585/2 gegeven en heeft het Grondwettelijk Hof arrest 44/2015 van 23 april 2015 gewezen.

Over het voorliggende voorontwerp heeft bovendien de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer advies 13/2017 van 15 mars 2017 gegeven. In de aan de afdeling Wetgeving van de Raad van State voorgelegde tekst is gedeeltelijk rekening gehouden met dat advies. In de memorie van toelichting wordt dat laatste evenwel niet vermeld, en wordt, *a fortiori*, ook niet gerechtvaardigd waarom bepaalde opmerkingen niet in aanmerking zijn genomen.

<sup>23</sup> Voetnoot 68 van het geciteerd advies: Zie eveneens overweging B.10.1 van arrest nr. 12/2014: “De beperking van het eigendomsrecht die de gevolgen van elke beschermingsmaatregel, die zijn bedoeld in het in het geding zijnde artikel 232 van het BWRO, met zich mee brengen, kan slechts in die zin worden beschouwd dat zij een schadevergoeding vereist indien de last die zij aan de betrokken eigenaar oplegt, onevenredig is ten opzichte van de met de beschermingsmaatregel nagestreefde doelstelling van bescherming van het erfgoed (zie o.a. EHRM, 19 juli 2011, *Varfis t. Griekenland*, verz. nr. 40409/08, § 29 en 30)”.  
<sup>24</sup> *Parl. St. Br. Parl.* 2016/17, n° A-451.

un cas concret la charge qui peut être imposée dans l'intérêt général à un particulier<sup>23</sup> <sup>24</sup>.

3. À la lumière des éléments ci-dessus exposés, l'avant-projet ne paraît pas susciter de difficulté au regard du principe d'égalité devant les charges publiques et du principe de proportionnalité qu'il sous-tend.

Toutefois, il n'est pas certain que la garantie d'“indemnité préalable” prévue à l'article 37, § 2, de l'avant-projet lorsque le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire décide de faire supprimer des “plantations, bâtisses, constructions, excavations ou dépôts existant légalement” permette de rencontrer, dans toutes les situations, l'exigence d'une juste et préalable indemnité telle qu'elle résulte des principes rappelés ci-avant. Ainsi en va-t-il de la situation dans laquelle une servitude *non aedificandi* vient grever un terrain jusque-là constructible mais encore dépourvu des éléments énoncés à l'article 37, § 2.

L'auteur de l'avant-projet s'assurera que toutes les situations dans lesquelles une juste et préalable indemnité doit être accordée seront rencontrées en vertu de l'avant-projet ou du droit commun.

#### Article 25

1. Comme l'indique l'exposé des motifs,

“le projet s'inspire de textes existants depuis plusieurs années et régissant les amendes administratives communales ainsi que celles prévues dans les législations applicables aux autres sociétés publiques de transport en commun (De Lijn, STIB, TEC).”

La loi du 24 juin 2013 “relative aux sanctions administratives communales” a fait l'objet de l'avis de la section de législation du Conseil d'État n° 52.585/2 précité et de l'arrêt de la Cour constitutionnelle n° 44/2015 du 23 avril 2015.

L'avant-projet examiné a en outre fait l'objet de l'avis n° 13/2017 du 15 mars 2017 de la Commission de la protection de la vie privée. La version du texte soumise à la section de législation du Conseil d'État a partiellement tenu compte de cet avis, sans toutefois que l'exposé des motifs le mentionne ni, *a fortiori*, justifie pourquoi certaines observations n'ont pas été prises en compte.

<sup>23</sup> Note de bas de page n° 68 de l'avis cité: Voir également le considérant B.10.1 de l'arrêt n° 12/2014: “La limitation du droit de propriété qu'emportent les effets de toute mesure de classement, visés par l'article 232 du CoBAT en cause, ne peut être considérée comme requérant une indemnisation que si la charge qu'elle impose au propriétaire concerné est disproportionnée par rapport à l'objectif de protection du patrimoine poursuivi par la mesure de classement (voir e.a. Cour eur. D.H., arrêt *Varfis c. Grèce*, 19 juillet 2011, req. n° 40409/08, § 29 et 30)”.  
<sup>24</sup> *Doc. parl., Parl. Rég. Brux.-Cap.*, 2016/2017, n° A-451.

In arrest 44/2015 van 23 april 2015 zet het Grondwettelijk Hof allereerst de beginselen uiteen die toepasselijk zijn op de administratieve procedure voor het opleggen van administratieve geldboetes:

“B.22.1. De verzoekende partijen voeren ten slotte nog aan dat de bestreden bepalingen het strafrechtelijk wettigheidsbeginsel schenden, doordat de administratieve procedure niet op afdoende wijze de vorm en de voorwaarden van de vervolging vaststelt en doordat zij ten aanzien van de gemengde inbreuken aldus een onverantwoord onderscheid maken tussen de administratieve procedure en de strafprocedure. Aldus zouden zij een schending inhouden van de artikelen 10, 11, 12 en 14 van de Grondwet, in samenhang gelezen met de in B.14.3 vermelde verdragsbepalingen en met het algemeen beginsel van de rechtszekerheid.

B.22.2. Met de invoering van een systeem van gemeentelijke administratieve sancties heeft de wetgever bewust een procedure ingevoerd die zich onderscheidt van de strafprocedure.

B.22.3. Het verschil in behandeling tussen bepaalde categorieën van personen dat voortvloeit uit de toepassing van verschillende procedureregels in verschillende omstandigheden houdt op zich geen discriminatie in. Van discriminatie zou slechts sprake zijn indien het verschil in behandeling dat voortvloeit uit de toepassing van die procedureregels een onevenredige beperking van de rechten van de daarbij betrokken personen met zich zou meebrengen.

B.22.4. In zoverre de artikelen 12 en 14 van de Grondwet niet van toepassing zijn op de administratieve sancties, geldt hetzelfde voor de administratieve procedure waarbij die sancties kunnen worden opgelegd.

Niettemin vereist het wettigheidsbeginsel in strafzaken gewaarborgd bij in artikel 7 van het Europees Verdrag voor de rechten van mens, in samenhang gelezen met de artikelen 10 en 11 van de Grondwet en met het algemeen beginsel van de rechtszekerheid, dat bij de regeling van die procedure, die erop gericht is sancties op te leggen, aan de vereisten van voorspelbaarheid en duidelijkheid is voldaan.”

2. In verband met de voorwaarden voor de selectie, de aanwerving, de opleiding en de bevoegdheid van de personen die inbreuken mogen vaststellen, heeft het Grondwettelijk Hof, in hetzelfde arrest, de volgende opmerking geformuleerd:

“B.23.3. Artikel 21 van de wet van 24 juni 2013 somt de personen op, andere dan de politieambtenaren, de agenten van politie of de bijzondere veldwachters, die inbreuken die het voorwerp kunnen uitmaken van administratieve sancties, kunnen vaststellen. Die bepaling, zoals van toepassing vóór ze werd gewijzigd bij artikel 133 van de wet van 21 december 2013 “houdende diverse bepalingen Binnenlandse Zake”, luidde:

‘§ 1. De inbreuken die uitsluitend het voorwerp kunnen uitmaken van administratieve sancties kunnen eveneens worden vastgesteld door de volgende personen:

Dans son arrêt n° 44/2015 du 23 avril 2015, la Cour constitutionnelle énonce tout d’abord les principes applicables à la procédure administrative permettant d’infliger des amendes administratives:

“B.22.1. Enfin, les parties requérantes font encore valoir que les dispositions attaquées violent le principe de légalité en matière pénale en ce que la procédure administrative ne détermine pas de manière suffisante la forme et les conditions des poursuites et en ce qu’elles établissent ainsi, en ce qui concerne les infractions mixtes, une distinction injustifiée entre la procédure administrative et la procédure pénale. Elles violeraient ainsi les articles 10, 11, 12 et 14 de la Constitution, combinés avec les dispositions conventionnelles mentionnées en B.14 et avec le principe général de la sécurité juridique.

B.22.2. En instaurant un système de sanctions administratives communales, le législateur a délibérément instauré une procédure distincte de la procédure pénale.

B.22.3. La différence de traitement entre certaines catégories de personnes qui découle de l’application de règles de procédure différentes dans des circonstances différentes n’est pas discriminatoire en soi. Elle ne le serait que si la différence de traitement qui découle de l’application de ces règles de procédure limitait de manière disproportionnée les droits des personnes concernées.

B.22.4. Dans la mesure où les articles 12 et 14 de la Constitution ne s’appliquent pas aux sanctions administratives, ceci vaut aussi pour la procédure administrative permettant d’infliger ces sanctions.

Le principe de légalité en matière pénale garanti par l’article 7 de la Convention européenne des droits de l’homme, combiné avec les articles 10 et 11 de la Constitution et avec le principe général de la sécurité juridique, requiert néanmoins que lors du règlement de cette procédure, qui vise à infliger des sanctions, il ait été satisfait aux conditions de prévisibilité et de clarté”.

2. S’agissant des conditions de sélection, de recrutement, de formation et de compétence des personnes pouvant constater des infractions, la Cour constitutionnelle, dans le même arrêt, a formulé l’observation suivante:

“B.23.3. L’article 21 de la loi du 24 juin 2013 énumère les personnes, autres que les fonctionnaires de police, les agents de police ou les gardes champêtres particuliers, qui peuvent constater des infractions susceptibles de faire l’objet de sanctions administratives. Cette disposition, telle qu’elle s’appliquait avant sa modification par l’article 133 de la loi du 21 décembre 2013 “portant des dispositions diverses Intérieur”, était libellée comme suit:

‘§ 1<sup>er</sup>. Les infractions qui peuvent uniquement faire l’objet de sanctions administratives peuvent également faire l’objet d’un constat par les personnes suivantes:

1° de gemeenteambtenaren die voldoen aan de door de Koning vastgelegde minimumvoorwaarden, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad inzake de selectie, aanwerving, opleiding en bevoegdheid, en die daartoe door de gemeenteraad worden aangewezen. [...]’.

De minimale voorwaarden waaraan de in artikel 21, § 1 bedoelde personen moeten voldoen, worden bepaald in het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de minimumvoorwaarden inzake selectie, aanwerving, opleiding en bevoegdheid van de ambtenaren en personeelsleden die bevoegd zijn tot vaststelling van inbreuken die aanleiding kunnen geven tot de oplegging van een gemeentelijke administratieve sanctie.

Derhalve wordt op voldoende nauwkeurige wijze bepaald welke personen welke inbreuken vermogen vast te stellen.”.

In artikel 25, § 5, van het voorontwerp wordt de machtiging aan de Koning als volgt omschreven: “De vaststellende en bestraffende beambten moeten beantwoorden aan de minimum voorwaarden die inzake opleiding en kennis door de Koning [...] worden vastgesteld en die vereist zijn voor het uitoefenen van de bevoegdheden die hen in het kader van deze wet worden toegekend”.

In het voorontwerp wordt echter geen gewag gemaakt van de selectie- en aanwervingvoorwaarden, noch van de voorwaarden inzake de bevoegdheid van de vaststellende en bestraffende beambten. Die leemte moet worden aangevuld, hetzij in het voorontwerp zelf, hetzij door het uitbreiden van de machtiging vervat in artikel 25, § 5.<sup>25</sup>

3. De woorden “behoudens veroordelingen wegens inbreuken op de wetgeving betreffende de politie over het wegverkeer”, op het einde van paragraaf 4, eerste lid, kunnen worden gelezen alsof die veroordelingen niet gerekend worden tot de veroordelingen tot een correctionele of criminele straf waartoe men niet veroordeeld mag zijn geweest om de hoedanigheid van de vaststellende en bestraffende beambte te krijgen.

Als dat wel degelijk de bedoeling is, moet dat minstens worden verantwoord in de bespreking van de bepaling. De redactie van de bepaling dient in ieder geval te worden verduidelijkt.

4. De vraag rijst waarom de bestraffende beambten, net zomin als de vaststellende beambten, niet de in artikel 25, § 3, bedoelde eed moeten afleggen.

5. Voorts heeft de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer het volgende gesteld:

“26. Het recht op informatie impliceert eveneens dat de betrokkene steeds de hoedanigheid van de vaststellende ambtenaar moet kunnen verifiëren, die eventueel zijn gegevens verzamelt. De Commissie merkt in dit verband op dat de vaststellende ambtenaren in het bezit zijn van een legitimatiekaart in het raam van de vaststelling van overtredingen.

<sup>25</sup> Zie, in dezelfde zin, het advies van de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer, punt 19.

1° les agents communaux qui répondent aux conditions minimales fixées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des ministres, en matière de sélection, de recrutement, de formation et de compétence, et désignés à cette fin par le conseil communal [...]’.

Les conditions minimales auxquelles doivent satisfaire les personnes visées à l'article 21, § 1<sup>er</sup>, figurent dans l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les conditions minimales en matière de sélection, de recrutement, de formation et de compétence des fonctionnaires et membres du personnel compétents pour constater les infractions qui peuvent faire l'objet de sanctions administratives communales.

Par conséquent, les personnes qui peuvent constater de telles infractions sont déterminées de manière suffisamment précise”.

L'article 25, § 5, de l'avant-projet habilite le Roi à fixer “les conditions minimales auxquelles les agents constatateurs et les agents sanctionneurs doivent répondre en matière de formation et de qualification nécessaires pour exercer les compétences qui leur sont conférées dans le cadre de cette loi”.

L'avant-projet n'énonce toutefois pas les conditions de sélection et de recrutement, ni les conditions de compétence des agents constatateurs et sanctionneurs. Cette lacune sera comblée, soit dans l'avant-projet lui-même soit en étenant l'habilitation figurant à l'article 25, § 5.<sup>25</sup>

3. Les mots “à l'exception des condamnations pour infraction à la réglementation relative à la police de la circulation routière”, à la fin du paragraphe 4, alinéa 1<sup>er</sup>, peuvent être lus comme exceptant ces condamnations de celles à une peine correctionnelle ou criminelle pour lesquelles il est imposé de ne pas avoir été condamné pour avoir la qualité d'agent constatateur et d'agent sanctionneur.

Si telle est bien l'intention, elle doit à tout le moins faire l'objet d'une justification dans le commentaire de la disposition. La rédaction de la disposition sera en tout état de cause clarifiée.

4. La question se pose de savoir pourquoi les agents sanctionneurs, comme les agents constatateurs, ne doivent pas prêter le serment visé à l'article 25, § 3.

5. En outre, selon la Commission de la protection de la vie privée,

“26. Le droit d'information implique également que la personne concernée doit être avertie et en mesure de pouvoir vérifier la qualité de l'agent constatateur qui est susceptible de collecter des données à son égard. La Commission note à cet effet que les agents constatateurs sont porteurs d'une carte de légitimation dans le cadre de leur constatation des

<sup>25</sup> Voir, dans le même sens, l'avis de la Commission de la protection de la vie privée, point 19.

De Commissie wenst dat deze ambtenaren deze kaart steeds zichtbaar zouden dragen aangezien er blijkbaar geen uniformplicht bestaat zoals dit het geval is inzake de gemeentelijke administratieve sancties.”

Artikel 25, § 1, vierde lid, van het voorontwerp moet in die zin worden aangevuld.

6. In verband met de bevoegdheden van de vaststellende en bestraffende beambten heeft het Grondwettelijk Hof, nog steeds in arrest 44/2015 van 23 april 2015, de volgende opmerking geformuleerd in verband met het opstellen van de vaststellingen:

“B.23.5. De vaststellingen van de in artikel 21 bedoelde personen moeten aan dezelfde voorwaarden van klaarheid en precisie voldoen en even volledig zijn als een proces-verbaal (omzendbrief OOP 30*bis* van 3 januari 2005 “aangaande de uitvoering van de wetten van 13 mei 1999 tot invoering van gemeentelijke administratieve sancties, van 7 mei 2004 tot wijziging van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming en de nieuwe gemeentewet en van 17 juni 2004 tot wijziging van de nieuwe gemeentewet”, punt 25). Vermits de wet van 24 juni 2013 geen bijzondere bewijskracht verleent aan deze vaststellingen, hebben ze enkel informatieve waarde.”.

Krachtens artikel 25, § 1, tweede lid, van het voorliggende voorontwerp gelden de vaststellingen en processen-verbaal “tot het bewijs van het tegendeel”. De naleving van de voorwaarden inzake voorspelbaarheid en duidelijkheid, die door het Hof in herinnering zijn gebracht, dient dan ook te worden gewaarborgd.

Het voorontwerp moet in die zin worden aangevuld.

7. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer merkt ook het volgende op:

“Omdat de vermeldingen van de procedures, met name deze voor de processen verbaal van vaststelling, niet gespecificeerd zijn in het voorontwerp, weet de Commissie niet welke persoonsgegevens daarin zullen worden opgenomen. Zij herinnert eraan dat de vermelde persoonsgegevens toereikend, ter zake dienend en niet overmatig dienen te zijn uitgaande van de doeleinden waarvoor ze werden verkregen” (punt 13).

Het voorontwerp moet worden aangevuld rekening houdend met die vereisten.

8. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer stelt het volgende:

“24. In het raam van de vaststelling van een overtreding kunnen de persoonsgegevens worden ingezameld bij de betrokkene. Artikel 9, § 1 van de WVP zal in principe moeten worden nageleefd, behalve door politie ambtenaren en agenten van de politiediensten die van deze verplichting

infractions. La Commission souhaite que ces agents doivent toujours porter cette carte de manière visible notamment dès lors qu’il ne semble pas y avoir de condition de port d’uniforme, à l’instar de ce qui existe en matière de sanctions administratives communales”.

L’article 25, § 1<sup>er</sup>, alinéa 4, de l’avant-projet sera complété en ce sens.

6. S’agissant des pouvoirs des agents constatateurs et sanctionneurs, la Cour constitutionnelle, toujours dans son arrêt n° 44/2015 du 23 avril 2015, a émis l’observation suivante à propos de l’établissement des constatations:

“B.23.5. Les constatations réalisées par les personnes visées à l’article 21 doivent remplir les mêmes conditions de clarté et de précision et être aussi complètes qu’un procès-verbal (circulaire OOP 30*bis* du 3 janvier 2005 “concernant la mise en œuvre des lois du 13 mai 1999 relative aux sanctions administratives dans les communes, du 7 mai 2004 modifiant la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse et la nouvelle loi communale et du 17 juin 2004 modifiant la nouvelle loi communale”, point 25). Étant donné que la loi du 24 juin 2013 ne confère pas de force probante particulière à ces constatations, elles revêtent seulement une valeur informative”.

En vertu de l’article 25, § 1<sup>er</sup>, alinéa 2, de l’avant-projet examiné, les constatations et procès verbaux font “foi jusqu’à preuve du contraire”. Il convient dès lors de garantir le respect des conditions de prévisibilité et de clarté rappelées par la Cour.

L’avant-projet sera complété en ce sens.

7. La Commission de la protection de la vie privée relève également que,

“dans la mesure où les mentions des actes de procédure, notamment celles des procès-verbaux de constatation, ne sont pas spécifiées dans l’avant-projet, la Commission ignore les données à caractère personnel qui y figureront. Elle rappelle que les données à caractère personnel mentionnées devront être adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles sont obtenues” (point 13).

L’avant-projet sera complété en tenant compte de ces exigences.

8. Comme le relève la Commission de la protection de la vie privée,

“24. Dans le cadre d’un constat d’infraction, les données à caractère personnel peuvent être collectées auprès de la personne concernée. L’article 9, § 1<sup>er</sup> de la LVP devra en principe être respecté sauf en ce qui concerne fonctionnaires et agents des services de police dispensés de cette obligation

vrijgesteld zijn krachtens artikel 3, § 5 van de WVP. Volgens dit artikel dient de betrokkene geïnformeerd te worden over het volgende:

— de naam en het adres van de verantwoordelijke voor de verwerking en, in voor komend geval, van diens vertegenwoordiger;

— de doeleinden van de verwerking;

— andere bijkomende informatie, met name:

o de ontvangers of categorieën van ontvangers van de gegevens;

o het al dan niet verplichte karakter van het antwoord en de eventuele gevolgen van niet beantwoording;

o het bestaan van een toegang en verbetering van de hem betreffende gegevens; behalve indien die verdere informatie, met inachtneming van de specifieke omstandigheden waaronder de persoonsgegevens verkregen worden, niet nodig is om tegenover de betrokkene een eerlijke verwerking te waarborgen.

25. De Commissie merkt op dat de eenvoudigste wijze om aan deze verplichting te voldoen er zou in bestaan te voorzien in de overhandiging van een kopie van het proces verbaal aan de overtreder door de vaststellende ambtenaar met vermelding van deze informatie en de rechten op toegang en verbetering (zie eveneens hierna punt B.2.5.).

Artikel 43, § 1, voorziet in de mededeling van de kopie van het proces-verbaal aan de overtreder [enkel] door de bestraffende beambte, wanneer die de procedure opstart.

Artikel 25, § 1, dient aldus te worden aangevuld dat daarin wordt bepaald dat de vaststellende beambte een kopie van het proces-verbaal overhandigt.

9. In het tweede lid van paragraaf 1 schrijve men “van de voornoemde wet en zijn uitvoeringsbesluiten aangezien in het eerste lid enkel naar de ontworpen wet wordt verwezen.

#### Artikel 26

In verband met de toegang tot het Rijksregister en tot de Kruispuntbank van de Voertuigen heeft het Grondwettelijk Hof de volgende opmerking geformuleerd:

“B.34.3. Teneinde de sanctionerend ambtenaar in staat te stellen die bevoegdheden uit te oefenen, is het redelijk verantwoord dat hij toegang heeft tot de pertinente gegevens van het Rijksregister en van de Directie Inschrijvingen van Voertuigen. Die gegevens stellen hem immers in staat, wat de in artikel 3, 3°, bedoelde inbreuken betreft, na te gaan wie de eigenaar is van het voertuig waarmee de overtreding is begaan en, wat die en de overige overtredingen betreft, te bepalen waar de overtreder woonachtig is en wanneer het

par l'article 3, § 5 de la LVP. Suivant cet article, la personne concernée doit être informée des données suivantes:

— le nom et de l'adresse du responsable du traitement et, le cas échéant, de son représentant;

— les finalités du traitement;

— d'autres informations supplémentaires, notamment:

o les destinataires ou les catégories de destinataires des données;

o le caractère obligatoire ou non de la réponse ainsi que les conséquences éventuelles d'un défaut de réponse;

o l'existence d'un droit d'accès et de rectification des données la concernant; sauf dans la mesure où, compte tenu des circonstances particulières dans lesquelles les données sont obtenues, ces informations supplémentaires ne sont pas nécessaires pour assurer à l'égard de la personne concernée un traitement loyal des données.

25. La Commission indique que le moyen le plus simple de se conformer à cette obligation consiste à prévoir la remise d'une copie du procès-verbal au contrevenant par l'agent constatateur reprenant ces informations et les droits d'accès et de rectification de la personne concernée (v. également ci-dessous point B.2.5.).

L'article 43, § 1<sup>er</sup>, ne prévoit la communication de la copie du procès-verbal au contrevenant que par l'agent sanctionnateur, lorsqu'il entame la procédure.

Il y a lieu de compléter l'article 25, § 1<sup>er</sup>, afin de prévoir la remise d'une copie du procès-verbal par l'agent constatateur.

9. À l'alinéa 2 du paragraphe 1<sup>er</sup>, il convient d'écrire “de la loi précitée et de ses...” puisqu'à l'alinéa 1<sup>er</sup> n'est visée que la loi en projet.

#### Article 26

À propos de l'accès au Registre national et à la Banque-Carrefour des véhicules, la Cour constitutionnelle a formulé l'observation suivante:

“B.34.3. Afin de permettre au fonctionnaire sanctionnateur d'exercer ces compétences, il est raisonnablement justifié qu'il ait accès aux données pertinentes du Registre national et de la Direction pour l'Immatriculation des Véhicules. En effet, ces informations lui permettent, en ce qui concerne les infractions visées à l'article 3, 3°, de vérifier qui est le propriétaire du véhicule en infraction et, en ce qui concerne cette infraction et les autres infractions, de déterminer le domicile du contrevenant et, s'il s'agit d'un contrevenant mineur, qui

om een minderjarige overtreder gaat, wie zijn vader, moeder of voogd zijn of welke personen de minderjarige overtreder onder hun hoede hebben.

B.34.4. Uit de bestreden bepaling vloeit voort dat enkel de sanctionerend ambtenaar toegang heeft tot de gegevens van het Rijksregister en van de Directie Inschrijvingen van Voertuigen. Andere ambtenaren van de gemeente, met inbegrip van de in artikel 21, § 1, van de wet van 24 juni 2013 vermelde personen die inbreuken die uitsluitend het voorwerp kunnen uitmaken van administratieve sancties kunnen vaststellen, beschikken niet over die bevoegdheid. Bovendien is de toegang van de sanctionerend ambtenaar beperkt tot de gegevens die pertinent zijn voor de uitoefening van zijn functie. Hij heeft bijgevolg geen toegang tot alle gegevens van het Rijksregister en van de Directie Inschrijvingen van Voertuigen. De toegang vloeit ook niet van rechtswege voort uit de bestreden bepaling: het Sectoraal Comité van het Rijksregister en het Sectoraal Comité voor de Federale Overheid dienen de sanctionerend ambtenaar daartoe te machtigen.”

Bij artikel 26, § 1, van het voorliggend voorontwerp wordt niet alleen aan de bestraffende beambte, maar eveneens aan de vaststellende beambte toegang verleend tot het Rijksregister en tot de Kruispuntbank van de voertuigen. Luidens artikel 26, § 2, derde lid, kunnen die agenten die bevoegdheid bovendien overdragen aan andere personen.

Het overdragen van de toegang tot die gegevens aan de vaststellende beambte moet kunnen worden gerechtvaardigd ten aanzien van het in artikel 22 van de Grondwet vervatte evenredigheidsbeginsel. Zoals het Grondwettelijk Hof er immers aan herinnert, vereist die bepaling:

“dat elke overheidsinmenging in het recht op eerbiediging van het privéleven en het gezinsleven wordt voorgeschreven door een voldoende precieze wettelijke bepaling en dat zij noodzakelijk is om een wettige doelstelling te bereiken, hetgeen met name inhoudt dat een redelijk verband van evenredigheid moet bestaan tussen de gevolgen van de maatregel voor de betrokken persoon en de belangen van de gemeenschap” (B.33.3).

In ieder geval zou die toegang niet mogen worden overgedragen aan personen die daartoe niet gemachtigd zouden zijn.

#### Artikel 28

Teneinde de bedoeling correct weer te geven, moeten aan het einde van paragraaf 1, tweede lid, de woorden “binnen dezelfde termijn” worden ingevoegd.

#### Artikel 31

1. Meermaals wordt in artikel 31 het anglicisme “kalenderdag” gebruikt.

Het woord “kalenderdag” moet telkens worden vervangen door het woord “dag”.

sont ses père, mère ou tuteur ou quelles sont les personnes qui ont la garde du contrevenant mineur.

B.34.4. Il ressort de la disposition attaquée que seul le fonctionnaire sanctionnateur a accès aux données du Registre national et de la Direction pour l’immatriculation des Véhicules. D’autres fonctionnaires de la commune, y compris les personnes mentionnées à l’article 21, § 1<sup>er</sup>, de la loi du 24 juin 2013 qui peuvent constater les infractions susceptibles exclusivement de faire l’objet de sanctions administratives, ne disposent pas de cette compétence. En outre, l’accès du fonctionnaire sanctionnateur est limité aux données pertinentes pour l’exercice de sa fonction. Il n’a dès lors pas accès à toutes les données du Registre national et de la Direction pour l’immatriculation des Véhicules. L’accès ne découle pas non plus de plein droit de la disposition attaquée: le Comité sectoriel du Registre national et le Comité sectoriel pour l’Autorité Fédérale doivent habiliter le fonctionnaire sanctionnateur à cette fin”.

L’article 26, § 1<sup>er</sup>, de l’avant-projet examiné donne accès au Registre national et à la Banque-carrefour des véhicules non seulement à l’agent sanctionnateur mais également à l’agent constatateur. En outre, l’article 26, § 2, alinéa 3, permet à ces agents de déléguer ce pouvoir à d’autres personnes.

Conférer l’accès à ces données à l’agent constatateur doit pouvoir être justifié au regard du principe de proportionnalité contenu dans l’article 22 de la Constitution. En effet, comme le rappelle la Cour constitutionnelle, cette disposition exige

“que toute ingérence des autorités dans le droit au respect de la vie privée et familiale soit prévue par une disposition législative suffisamment précise et qu’elle soit nécessaire pour atteindre un objectif légitime, ce qui implique notamment qu’un lien raisonnable de proportionnalité doit exister entre les effets de la mesure pour la personne concernée et les intérêts de la société” (B.33.3).

En tout état de cause cet accès ne pourrait être délégué à des personnes qui ne seraient pas habilitées à cet effet.

#### Article 28

Afin de traduire correctement l’intention, il y a lieu, à la fin du paragraphe 1<sup>er</sup>, alinéa 2, d’insérer les mots “dans le même délai”.

#### Article 31

1. À plusieurs reprises, l’article 31 utilise l’expression impropre “jours calendrier”, qui est un anglicisme.

Le mot “calendrier” sera chaque fois omis.

Dezelfde opmerking geldt voor het gehele voorontwerp.

2. De steller van het voorontwerp moet kunnen rechtvaardigen waarom een eerste geval van recidive in het kader van een inbreuk van categorie 4 aanleiding geeft tot de betaling van een administratieve geldboete van 400 euro, terwijl het eerste geval van recidive in het kader van een inbreuk van categorie 3 aanleiding geeft tot een administratieve geldboete van 500 euro, en dat terwijl de eerste inbreuken van categorie 3 bestraft worden met een administratieve geldboete van 250 euro en die van categorie 4 met een geldboete van 300 euro.

#### Artikel 37

Luidens paragraaf 1 kan worden afgeweken van de regeling vervat in artikel 34, waarbij de infrastructuurbeheerder de rechter kan adiëren met het doel de personen die een overtreding begaan te laten veroordelen tot het wegruimen van alle onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken van eender welke aard. Bij artikel 37, § 1, kan de infrastructuurbeheerder immers “zelf de algehele of gedeeltelijke wegruiming bevelen van de bouwwerken en stapels die dreigen in te vallen, alsmede het vellen van de bomen, die dreigen om te vallen binnen een zone van vijftwintig meter vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf en die de veiligheid van personen, treinen of van spoorweginfrastructuur in het gedrang zou brengen” (eerste lid). In geval van hoogdringendheid kan hij zelfs, op kosten van de eigenaar, van ambtswege overgaan tot de verrichtingen (derde lid).

In de bespreking van artikel 37 staat het volgende:

“Paragraaf 5 biedt de infrastructuurbeheerder de garantie dat hij de mogelijkheid behoudt om zich te richten tot de burgerlijke rechtbanken als er dringende maatregelen vereist zijn wanneer het verwijderen van planten, opslag- of bouwconstructies leidt tot geschillen met de betrokken eigenaar. Door te voorzien in een procedure “zoals in kort geding” moet de beslissing ten gronde, uitgesproken door de rechter of in elk geval door de bestraffende beambte, niet noodzakelijk afgewacht worden om dringende maatregelen te kunnen vragen aan de voorzitter van de rechtbank”.

Uit de combinatie van de paragrafen 1 en 5 vloeit voort dat de infrastructuurbeheerder er niet toe gehouden is zich tot een rechter te wenden alvorens de politiebevoegdheden uit te oefenen die hem krachtens paragraaf 1 worden toegekend.

Teneinde de jurisdictionele bescherming van het eigendomsrecht zo goed mogelijk te waarborgen, overeenkomstig artikel 1 van het Eerste Aanvullend Protocol bij het Europees Verdrag voor de rechten van de mens, in combinatie met artikel 6 van dat Verdrag, zou de toepassing van artikel 37, § 1, van het voorontwerp beperkt moeten blijven tot situaties die dermate spoedeisend zijn dat het niet mogelijk is de rechter te adiëren, zelf niet in het kader van een kort geding te zijnen huize.

La même observation vaut pour l'ensemble de l'avant-projet.

2. L'auteur de l'avant-projet doit être en mesure de justifier pourquoi la première récidive dans le cadre d'une infraction de catégorie 4 donne lieu au paiement d'une amende administrative de 400 euros, alors que la première récidive dans le cadre d'une infraction de catégorie 3 donne lieu à une sanction administrative d'un montant de 500 euros, et ce alors que les premières infractions de catégorie 3 sont sanctionnées par une amende administrative de 250 euros et celles de la catégorie 4 par une amende de 300 euros.

#### Article 37

Le paragraphe 1<sup>er</sup> permet un régime dérogatoire à celui visé à l'article 34, qui permet au gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de saisir le juge en vue de faire condamner les personnes qui commettent une infraction à supprimer les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis. L'article 37, § 1<sup>er</sup>, permet en effet au “gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire d'ordonner lui-même la suppression totale ou partielle des constructions et dépôts menaçant ruine ainsi que l'abatage des arbres dont la chute est imminente existant dans une zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche, et qui mettraient en péril la sécurité des personnes, des trains ou des infrastructures ferroviaires” (alinéa 1<sup>er</sup>). En cas d'extrême urgence, il peut même procéder d'office aux opérations, aux frais du propriétaire (alinéa 3).

Le paragraphe 5, selon le commentaire,

“garantit au gestionnaire d'infrastructure qu'il conserve la possibilité de s'adresser aux juridictions civiles quand des mesures urgentes s'imposent ou quand l'enlèvement des plantations, dépôts ou constructions conduit à des litiges avec le propriétaire concerné. En prévoyant une procédure “comme en référé”, il n'est pas nécessaire de devoir attendre la décision au fond prononcée par le juge ou en toute hypothèse par l'agent sanctionnateur pour que des mesures urgentes puissent être demandées au Président du tribunal”.

Il résulte ainsi de la combinaison des paragraphes 1<sup>er</sup> et 5 que le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire n'est pas tenu de s'adresser à un juge avant d'exercer les pouvoirs de police que lui reconnaît le paragraphe 1<sup>er</sup>.

Afin de garantir au mieux la protection juridictionnelle du droit de propriété, conformément à l'article 1<sup>er</sup> du Premier Protocole additionnel à la Convention européenne des droits de l'homme, combiné avec l'article 6 de cette Convention, il conviendrait de réserver l'application de l'article 37, § 1<sup>er</sup>, de l'avant-projet à des situations à ce point urgentes qu'il ne serait pas possible de saisir le juge, fût-ce en référé d'hôtel.

## Artikel 38

In het dispositief van artikel 38 moet de precisering worden opgenomen die voorkomt in de bespreking van het artikel, namelijk dat de sanctie betrekking heeft op het vervalsen van een vervoerbewijs, dat dan ook om die reden wordt ingetrokken.

## Artikel 42

Het is ondenkbaar dat de bestraffende beambte zijn bevoegdheden bedoeld in artikel 43 van het voorontwerp kan overdragen aan ander personeel. Artikel 42, § 2, moet aldus worden herzien dat, conform de bespreking van het artikel, alleen de “voorbereiding van het administratieve dossier” kan worden overgedragen.

## Artikel 43

1. De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer stelt vast:

“dat de overtreder krachtens artikel 43, § 1 van het voorontwerp het recht heeft om bij de bestraffende ambtenaar “zijn dossier te raadplegen”. Het gaat om een belangrijk recht dat in de praktijk het in artikel 10 van de WVP bepaalde recht op toegang deels dekt. Teneinde het recht op toegang in de zin van de WVP alsook het recht op verbetering in de zin van artikel 12 van de WVP ten volle te waarborgen, beveelt de Commissie aan in voormeld artikel eveneens naar deze rechten te verwijzen.”. (punt 31)

Het voorontwerp moet dienovereenkomstig worden aangevuld.

2. Als de overtreding begaan wordt door een minderjarige, is de bestraffende beambte, krachtens artikel 43, § 2, verplicht een bemiddeling voor te stellen. Die wordt evenwel niet georganiseerd bij het voorontwerp.<sup>26</sup> De steller van het voorontwerp moet uitmaken of het niet raadzaam zou zijn de voorliggende tekst, meer nog dan in artikel 53 wordt gedaan, te coördineren met de artikelen 10 tot 17 van de wet van 28 april 2010 “houdende diverse bepalingen”, waarbij de ombudsdienst voor treinreizigers wordt georganiseerd.

3. In het voornoemde advies 52.585/2 heeft de afdeling Wetgeving van de Raad van State de volgende algemene opmerking geformuleerd die nog steeds relevant is:

“Om te voorkomen dat een louter vergelijk tussen de overtreder en zijn slachtoffer over een nadere regeling voor de schadeloosstelling of herstelling van de schade die laatstgenoemde heeft geleden, gevolgd door de uitvoering daarvan, tot gevolg heeft dat, zelfs wanneer die regeling ontoereikend lijkt ten aanzien van de specifieke gegevens van de zaak en het geheel van de belangen die in het geding zijn, met inbegrip van die van de maatschappij, iedere bestuursrechtelijke vervolging onmogelijk wordt, behoort de

<sup>26</sup> Vgl. met de artikelen 8, 12 en 18 van de wet van 24 juni 2013, alsook, op dat punt, met het voornoemde advies 52.585/2 van de afdeling Wetgeving van de Raad van State.

## Article 38

À l'article 38, il convient d'intégrer dans le dispositif la précision figurant dans le commentaire de l'article, à savoir que la sanction vise la falsification d'un titre de transport, qui, dès lors, fait l'objet de la confiscation.

## Article 42

Il ne se conçoit pas que l'agent sanctionnateur puisse déléguer à d'autres personnels ses compétences visées à l'article 43 de l'avant-projet. L'article 42, § 2, sera revu afin de ne permettre la délégation que de “la préparation du dossier administratif”, ainsi que l'expose le commentaire de l'article.

## Article 43

1. La Commission de la protection de la vie privée constate

“que le contrevenant a le droit de “consulter son dossier” auprès de l'agent sanctionnateur, en vertu de l'article 43, § 1<sup>er</sup> de l'avant-projet. Il s'agit d'un droit important qui, dans la pratique, recouvrira partiellement le droit d'accès prescrit à l'article 10 de la LVP. Afin de garantir que le droit d'accès au sens de la LVP ainsi que le droit de rectification au sens de l'article 12 de la LVP soient pleinement respectés, la Commission recommande de se référer également à ces droits à l'article susmentionné” (point 31).

L'avant-projet sera complété en ce sens.

2. Si l'infraction est commise par un mineur, en vertu de l'article 43, § 2, l'agent sanctionnateur est tenu de proposer une médiation. Celle-ci n'est toutefois pas organisée par l'avant-projet<sup>26</sup>. Il appartient à l'auteur de l'avant-projet d'apprécier s'il ne conviendrait pas, davantage que ne le fait l'article 53, de coordonner le texte examiné avec les articles 10 à 17 de la loi du 28 avril 2010 “portant des dispositions diverses”, qui organisent le service de médiation pour les voyageurs ferroviaires.

3. Dans son avis n° 52.585/2 précité, la section de législation du Conseil d'État faisait la remarque suivante dans son observation générale, qui reste pertinente:

“Afin d'éviter que le seul accord du contrevenant et de sa victime, suivi de son exécution, sur les modalités de l'indemnisation ou de la réparation du dommage subi par cette dernière ait pour effet, même lorsque ces modalités paraissent inadéquates au regard des spécificités de la cause et de l'ensemble des intérêts en jeu, en ce compris ceux de la société, d'empêcher toute poursuite administrative, il conviendrait que l'auteur de l'avant-projet s'interroge sur l'opportunité de donner un rôle plus actif au fonctionnaire sanctionnateur

<sup>26</sup> Comp. avec les articles 8, 12 et 18 de la loi du 24 juin 2013 et l'avis de la section de législation du Conseil d'État n° 52.585/2 précité sur ce point.

steller van het voorontwerp na te gaan of het niet wenselijk is de sanctionerend ambtenaar een actievere rol toe te bedelen in de bemiddelingsprocedure, afgestemd uiteraard op die van de bemiddelaar of van de bemiddelingsdienst. Hij zou zich kunnen baseren op artikel 216ter, § 1, tweede zin, van het Wetboek van Strafvordering, waarin de strafbemiddeling wordt geregeld, en dat luidt als volgt:

“In voorkomend geval roept [de procureur des Konings] ook het slachtoffer op en bemiddelt hij over de schadevergoeding en de regeling ervan”.

4. In paragraaf 2, zesde lid, wordt het begrip werkdag gebruikt, dat in juridisch opzicht nergens duidelijk wordt omschreven.

Dat begrip dient dan ook te worden gedefinieerd.

*De griffier,*

Béatrice DRAPIER

*De voorzitter,*

Pierre VANDERNOOT

dans la procédure de médiation, tout en l’articulant avec celui du médiateur ou du service de médiation. Il pourrait s’inspirer de l’article 216ter, § 1<sup>er</sup>, seconde phrase, du Code d’instruction criminelle, qui règle la médiation pénale, aux termes duquel,

“[I]n cas échéant, le procureur du Roi convoque également la victime et organise une médiation sur l’indemnisation ainsi que sur ses modalités”.

4. Le paragraphe 2, alinéa 6, utilise la notion de jour ouvrable, laquelle n’est revêtue d’aucune qualification juridique précise.

Il conviendrait donc de la définir.

*Le greffier,*

Béatrice DRAPIER

*Le président,*

Pierre VANDERNOOT

**WETSONTWERP**

FILIP,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,*  
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Justitie en de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Binnenlandse Zaken, de minister van Justitie en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

**Artikel 1**

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

**TITEL 1***Definities***Art. 2**

Voor de toepassing van deze wet moet worden verstaan onder:

1° Vervoersvoorwaarden: alle bepalingen die de relaties tussen de reiziger en de spoorwegonderneming regelen of, de bepalingen van de vervoersvoorwaarden beoogd in de artikelen 13, 16 en 17 van de wet van 25 augustus 1891 tot herziening van het Wetboek van Koophandel betreffende de vervoersovereenkomst, voor zover die er betrekking op hebben. Deze bepalingen hebben een reglementair karakter vanaf het ogenblik van hun publicatie met een bericht in het *Belgisch Staatsblad*;

2° Spoorweginfrastructuur: alle elementen die bedoeld zijn in bijlage 23 van de Spoorcodex;

3° Infrastructuurbeheerder: elke instantie of onderneming die in het bijzonder belast is met de totstandbrenging, het beheer en het onderhoud van de spoorweginfrastructuur, met inbegrip van de verkeersleiding, het seingeings- en besturingssysteem. De taken van

**PROJET DE LOI**

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

*À tous, présents et à venir,*  
SALUT.

Sur la proposition du ministre de l'Intérieur, du ministre de la Justice et du ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre de l'Intérieur, le ministre de la Justice et le ministre de la Mobilité sont chargés de présenter en Notre nom à la Chambre des représentants le projet de loi dont la teneur suit:

**Article 1<sup>er</sup>**

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

**TITRE 1<sup>ER</sup>***Définitions***Art. 2**

Pour l'application de cette loi, il faut entendre par:

1° Conditions de transport: l'ensemble des dispositions régissant les relations entre le voyageur et l'entreprise ferroviaire ou, lorsqu'elles sont concernées, les dispositions visées par les articles 13, 16 et 17 de la loi du 25 août 1891 portant révision du titre du Code de commerce concernant les contrats de transport. Ces dispositions ont un caractère réglementaire dès leur publication par voie d'avis dans le *Moniteur belge*;

2° Infrastructure ferroviaire: l'ensemble des éléments visés à l'annexe 23 du Code ferroviaire;

3° Gestionnaire de l'infrastructure: tout organisme ou toute entreprise chargée en particulier de l'établissement, de la gestion et de l'entretien de l'infrastructure ferroviaire, y compris la gestion du trafic, et du système de signalisation et de contrôle-commande. Les fonctions

de infrastructuurbeheerder op een net of een deel van een net kunnen aan verschillende instanties of ondernemingen worden toegewezen;

4° Spoorwegonderneming: elke publiek- of privaatrechtelijke onderneming met een vergunning overeenkomstig de toepasselijke Europese wetgeving waarvan de hoofdactiviteit bestaat in het leveren van spoorwegvervoerdiensten voor goederen en/of reizigers, waarbij die onderneming voor de tractie moet zorgen; hiertoe behoren ook ondernemingen die uitsluitend de tractie leveren;

5° Station: de ruimte die, naargelang het geval, bestaat uit:

— het stationsgebouw, zijnde het gebouw waar de reizigers een vervoerbewijs kunnen kopen of op de trein wachten, met inbegrip van de ruimtes die deel uitmaken van ditzelfde gebouw en waartoe het publiek geen toegang heeft;

— de stopplaats, zijnde de plaats, zonder dat het een stationsgebouw betreft, waar reizigers kunnen op- of afstappen volgens de vastgestelde dienstregeling;

— de stationsaanhoringen, zoals bijvoorbeeld de perrons, de boven- en ondergrondse toegangswegen naar de perrons, de wachtruimtes, de sanitaire voorzieningen, de parkings behorende bij het station, de fietsenstallingen en in het algemeen de andere plaatsen van het spoorwegdomein die toegankelijk zijn voor het publiek en alle plaatsen die beheerd worden door de stationsbeheerder;

6° Stationsbeheerder: de rechtspersoon die instaat voor het beheer van één of meerdere stations of gedeelten van stations;

7° Spoorverkeer: alle verkeer van spoorvoertuigen op spoorwegen die onder het beheer vallen van de infrastructuurbeheerder;

8° Spoorvoertuig: voertuig dat geschikt is om zich met of zonder tractie op eigen wielen voort te bewegen over spoorlijnen. Worden met name bedoeld, de locomotieven, de (elektrische) motorstellen, de (diesel-) motorwagens en het gesleept treinmaterieel;

9° Trein: geheel van spoorvoertuigen;

10° Reiziger: iedere persoon die zich per trein tussen stations en/of stopplaatsen verplaatst;

de gestionnaire de l'infrastructure sur tout ou partie d'un réseau peuvent être attribuées à plusieurs organismes ou entreprises;

4° 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;

5° Gare: espace qui, selon le cas, comprend:

— le bâtiment de la gare, à savoir le bâtiment où les voyageurs peuvent se procurer un titre de transport ou y attendre les trains, y compris les espaces faisant partie de ce même bâtiment auxquels le public n'a pas accès;

— le point d'arrêt, à savoir l'endroit, sans qu'il s'agisse d'un bâtiment de la gare, où les voyageurs peuvent monter dans le train ou descendre du train selon l'horaire établi;

— les dépendances de la gare, comme par exemple les quais, les voies d'accès de surface et souterraines aux quais, les espaces d'attente, les équipements sanitaires, les parkings liés à la gare, les parkings pour deux-roues et, en général, les autres espaces du domaine ferroviaire accessibles au public et tous les espaces gérés par le gestionnaire de gare;

6° Gestionnaire de la gare: la personne morale à qui la gestion d'une ou plusieurs gares ou parties de gares a été confiée;

7° Trafic ferroviaire: tout trafic de véhicules ferroviaires sur voies ferrées relevant de la gestion du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire;

8° Véhicule ferroviaire: véhicule apte à circuler sur ses propres roues sur une ligne ferroviaire, avec ou sans traction. Sont visés notamment les locomotives, les automotrices (électriques), les autorails (diesel) et le matériel ferroviaire remorqué;

9° Train: ensemble de véhicules ferroviaires;

10° Voyageur: toute personne qui se déplace en train entre des gares et/ou des points d'arrêts;

11° Stationsverbod: het verbod om zich in de stations te bevinden;

12° Treinverbod: het verbod om zich in de spoorvoertuigen te bevinden;

13° Vervoerbewijs: ieder materieel of gedematerialiseerd bewijs, ongeacht de vorm, dat aantoonst dat er een vervoerovereenkomst gesloten is tussen een reiziger en een spoorwegonderneming;

14° Geldig vervoerbewijs: vervoerbewijs dat conform de vervoersvoorwaarden gebruikt wordt;

15° Passagiersvergoeding: de vergoeding waarin artikel 12 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen voorziet;

16° Veiligheidsdienst: de dienst die door de bevoegde federale overheden wordt aangewezen om de opdrachten van openbare dienst betreffende de veiligheids- en bewakingsactiviteiten op het gebied van de spoorwegen uit te voeren;

17° Vaststellende beambten: de personeelsleden van de stationsbeheerder, van de infrastructuurbeheerder, van de spoorwegondernemingen en van de veiligheidsdienst, aangewezen door de Koning en daartoe beëdigd;

18° Bestraffende beambten: beambten aangewezen onder het personeel van de stationsbeheerder, van de infrastructuurbeheerder en van de spoorwegondernemingen belast met taken van openbare dienst en met de hoedanigheid van een administratieve overheid, belast met het opleggen van de boetes en andere administratieve maatregelen waarin Titel IV van deze wet voorziet. De bestraffende beambte kan niet dezelfde persoon zijn als de vaststellende beambte maar mag tot hetzelfde bedrijf of dezelfde eenheid behoren op voorwaarde dat hij of zij behoort tot een verschillende en onderscheiden dienst die een totaal onafhankelijk optreden waarborgt.

19° Werkdag: weekdag van maandag tot en met vrijdag, met uitzondering van de wettelijke feestdagen.

11° Interdiction de gare: interdiction de se trouver dans les gares;

12° Interdiction de train: interdiction de se trouver dans les véhicules ferroviaires;

13° Titre de transport: tout titre, quelle qu'en soit la forme, matérielle ou dématérialisée, attestant de l'existence d'un contrat de transport conclu entre un voyageur et une entreprise ferroviaire;

14° Titre de transport valable: titre de transport utilisé conformément aux conditions de transport ferroviaire;

15° Redevance passager: la redevance prévue par l'article 12 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer;

16° Service de sécurité: le service désigné par les autorités fédérales compétentes pour assurer les missions de service public relatives aux activités de sécurité et de gardiennage dans le domaine ferroviaire;

17° Agents constatateurs: les membres du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et du service de sécurité, désignés par le Roi et assermentés à cette fin;

18° Agents sanctionneurs: agents désignés au sein du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure et des entreprises ferroviaires chargées de missions de service public et ayant la qualité d'autorité administrative, compétents pour infliger les sanctions et autres mesures administratives prévues au Titre IV de la présente loi. L'agent sanctionneur ne peut pas être la même personne que l'agent constatateur, mais peut relever de la même société ou entité que celui-ci pour autant qu'il ou elle se trouve dans un service différent et séparé de manière à assurer sa totale indépendance d'action.

19° Jour ouvré: jour de la semaine allant du lundi au vendredi inclus, à l'exception des jours fériés légaux.

## TITEL 2

*Verplichtingen van het publiek en van de reizigers*

## HOOFDSTUK 1

**Verplichtingen van het publiek in het algemeen****Afdeling 1***Algemeen*

## Art. 3

Iedereen in de stations, de treinen en de spoorweginfrastructuur dient zich te voegen naar de instructies van de politiediensten en van het personeel, al naargelang het geval, van de veiligheidsdienst, van de infrastructuurbeheerder, van de stationsbeheerder en van de spoorwegondernemingen dat in uniform is of drager is van ieder ander onderscheidend teken.

Deze instructies moeten in de gegeven omstandigheden erop gericht zijn om de veiligheid en de orde te handhaven.

## Art. 4

Onverminderd de in andere wetten bepaalde beperkingen en met name de bepalingen van de Spoorcodex met betrekking tot de opdrachten van de veiligheidsinstantie, van het bestuur belast met het spoorwegvervoer en van het toezichthoudende orgaan, zijn de verbodsmaatregelen in deze titel niet van toepassing op de leden:

- van de politiediensten;
  - van de militaire diensten;
  - van de veiligheidsdiensten;
  - van de hulpdiensten;
- bij de uitoefening van hun functies.

Ze worden niettemin geacht het geheel van normen en veiligheidsregels na te leven.

## Art. 5

Het is verboden om:

## TITRE 2

*Obligations du public et des voyageurs*CHAPITRE 1<sup>ER</sup>**Obligations du public en général****Section 1<sup>re</sup>***Généralités*

## Art. 3

Toute personne présente dans les gares, dans les trains ou dans l'infrastructure ferroviaire est tenue de se conformer aux instructions des services de police et du personnel, selon les cas, du service de sécurité, du gestionnaire de l'infrastructure, du gestionnaire de la gare ou des entreprises ferroviaires, revêtu de son uniforme ou porteur de tout autre signe distinctif.

Ces instructions doivent dans les circonstances données viser à sauvegarder la sécurité et à maintenir l'ordre.

## Art. 4

Sans préjudice des restrictions prévues par d'autres lois, et notamment des dispositions du Code ferroviaire relatives aux missions de l'autorité de sécurité, de l'administration chargée du transport ferroviaire et de l'organe de contrôle, les interdictions prévues au présent titre ne sont pas applicables aux membres:

- des services de police;
  - des services militaires;
  - des services de secours;
  - des services de sécurité;
- agissant dans l'exercice de leurs fonctions.

Ceux-ci sont néanmoins tenus de se conformer à l'ensemble des normes et règles de sécurité.

## Art. 5

Il est interdit:

1° het spoorverkeer te beletten, te hinderen, te vertragen of in gevaar te brengen en, in het algemeen, de spoorwegexploitatie op om het even welke wijze te verstoren;

2° de personen belast met de exploitatie van de spoorweginfrastructuur, van een station of met de levering van spoorwegvervoerdiensten in dwaling te brengen, hetzij door dienstseinen na te bootsen, te bedienen of te gebruiken, hetzij door valse seinen te geven;

3° voertuigen te laten stilstaan of te parkeren of voorwerpen van om het even welke aard neer te leggen op een plaats waar ze de gemakkelijke doorgang van de spoor- voertuigen of de normale werking van de spoorweginfrastructuur of de onderdelen ervan hinderen of het zicht op de seinen van de spoorweg belemmeren, behoudens toestemming vooraf van de infrastructuurbeheerder;

4° op enigerlei wijze de spoorweginfrastructuur, de stations of de spoorvoertuigen te bevuilen, te vernielen of te beschadigen;

5° tekens of afbeeldingen aan te brengen op of in de stations, de spoorweginfrastructuur of de spoorvoertuigen, of in deze zelfde installaties en spoorvoertuigen, zonder schriftelijke en voorafgaande toestemming, afhankelijk van het geval, van de betrokken stationsbeheerder, de infrastructuurbeheerder of van de spoorwegonderneming;

6° de goede werking van de alarm- of beschermingsvoorzieningen van de roltrappen, liften, rolpaden, draaideuren, automaten, telefoons of andere voorzieningen of uitrustingen die ter beschikking van het publiek worden gesteld of die dienen om hen te informeren, te hinderen of om ze opzettelijk op een andere dan de toegestane wijze te gebruiken;

#### Art. 6

Het is verboden voor al wie niet behoort tot het daartoe aangewezen personeel van de betrokken spoorwegonderneming, van de infrastructuurbeheerder, de veiligheidsdienst of van de stationsbeheerder:

1° om de installaties van de spoorweginfrastructuur of bepaalde delen ervan die niet bestemd zijn voor het publiek of voor de reizigers, aan te raken of te bedienen, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de infrastructuurbeheerder;

2° om op de spoorweginfrastructuur te klimmen, met uitzondering van de toegang tot de perrons, of op de

1° d'empêcher, d'entraver, de ralentir ou de mettre en danger le trafic ferroviaire et, de manière générale, de perturber l'exploitation ferroviaire, de quelque manière que ce soit;

2° d'induire en erreur les personnes chargées de l'exploitation de l'infrastructure ferroviaire, d'une gare ou de la fourniture de services de transport ferroviaire, soit en imitant, en commandant ou en utilisant des signaux de service, soit en donnant de faux signaux;

3° d'immobiliser ou de garer des véhicules ou de déposer des objets de quelque nature que ce soit, à un endroit où ils entravent, soit le passage aisé des véhicules ferroviaires, ou le fonctionnement normal de l'infrastructure ferroviaire ou de ses composantes, soit la vue sur les signaux de la voie ferrée, sauf autorisation préalable du gestionnaire de l'infrastructure;

4° de souiller, de détruire ou d'endommager de quelque manière que ce soit l'infrastructure ferroviaire, les gares ou les véhicules ferroviaires;

5° d'apposer des signes ou des images sur ou dans les gares, l'infrastructure ferroviaire ou les véhicules ferroviaires, ou dans ces mêmes installations et véhicules ferroviaires, sans autorisation écrite et préalable, selon le cas, du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure ou de l'entreprise ferroviaire concernés;

6° d'entraver le bon fonctionnement, ou de faire volontairement un autre usage que celui autorisé, des dispositifs d'alarme ou de protection, des escalators, ascenseurs, tapis roulants, portes tournantes, distributeurs, téléphones ou autres dispositifs ou équipements mis à disposition du public ou servant à son information;

#### Art. 6

Il est interdit à quiconque qui ne fait pas partie du personnel d'une entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, du service de sécurité, ou du gestionnaire de la gare, autorisé à cet effet:

1° de toucher ou de manipuler, de quelque manière que ce soit, les installations de l'infrastructure ferroviaire ou certaines parties de celle-ci, qui ne sont pas destinées au public ou aux voyageurs, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de l'infrastructure;

2° de monter sur l'infrastructure ferroviaire, sans préjudice de l'accès aux quais, ou sur les véhicules

spoorvoertuigen, of om er aan te hangen, op om het even welke wijze;

3° om de spoorvoertuigen, de werktuigen, het materieel en onderdelen van roerende goederen bestemd voor de realisatie van de spoorwegvervoerdiensten, waarvan het gebruik door het publiek niet is toegestaan, aan te raken of te bedienen, op om het even welke wijze, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de spoorwegonderneming.

## Afdeling 2

*Plaatsen die niet toegankelijk zijn voor het publiek*

### Art. 7

Het is verboden voor al wie niet behoort tot het daartoe aangewezen personeel van de betrokken spoorwegonderneming, van de infrastructuurbeheerder, de veiligheidsdienst of van de stationsbeheerder:

1° de stationsgebouwen te betreden of er zich te bevinden buiten de openingsuren voor het publiek;

2° de gedeelten van de stations die bij middel van signaletica zijn aangegeven als verboden voor het publiek, binnen te gaan of er zich te bevinden, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de stationsbeheerder;

3° de gedeelten van de infrastructuur, die niet toegankelijk zijn voor het publiek, te betreden of er zich te bevinden, behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming van de infrastructuurbeheerder;

4° de ruimtes van de spoorvoertuigen die bestemd zijn voor de besturing, de treinbegeleiding of het bagagerijtuig van deze spoorvoertuigen te betreden zonder toestemming;

5° zich zonder schriftelijke toestemming vooraf van de infrastructuurbeheerder te begeven of te verplaatsen op de spoorweginfrastructuur naast de rijbaan.

## Afdeling 3

*Plaatsen die toegankelijk zijn voor het publiek of voor de reizigers*

### Art. 8

Het is verboden in de stations en in de spoorvoertuigen:

ferroviaires ou de s'y accrocher, et ce de quelque manière que ce soit;

3° de toucher ou de manipuler, de quelque manière que ce soit, les véhicules ferroviaires, les outils, le matériel et les éléments de biens mobiliers destinés à la réalisation des services de transport ferroviaire, dont l'utilisation n'est pas autorisée au public, sauf autorisation écrite et préalable de l'entreprise ferroviaire.

## Section 2

*Des endroits non accessibles au public*

### Art. 7

Il est interdit à quiconque qui ne fait pas partie du personnel d'une entreprise ferroviaire, du gestionnaire de l'infrastructure, du service de sécurité ou du gestionnaire de la gare, autorisé à cet effet:

1° d'entrer dans les bâtiments de la gare ou de s'y trouver en dehors des heures d'ouverture au public;

2° d'entrer ou de se trouver dans les parties des gares qui, moyennant une signalétique appropriée, sont interdites au public, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de la gare;

3° d'entrer dans les parties de l'infrastructure ferroviaire non accessibles au public ou de s'y trouver, sauf autorisation écrite et préalable du gestionnaire de l'infrastructure;

4° de pénétrer sans autorisation dans les espaces des véhicules ferroviaires affectés à la conduite, à l'accompagnement des trains ou encore dans le fourgon de ces véhicules ferroviaires;

5° de s'engager ou de circuler, sans autorisation écrite préalable du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, sur l'infrastructure ferroviaire établie en dehors de la chaussée.

## Section 3

*Des endroits accessibles au public ou aux voyageurs*

### Art. 8

Dans les gares et les véhicules ferroviaires, il est interdit:

1° verontreiniging of beschadiging te veroorzaken, of de orde te verstoren, dan wel de rust van de aanwezigen door:

- a) een klaarblijkelijke staat van onzindelijkheid;
- b) ongepaste en ongewenste fysieke contacten;
- c) storende, beledigende, onzedelijke, intimiderende of bedreigende uitlatingen of handelingen;

2° gewelddadig gedrag erop na te houden;

3° de uitrustingen, toestellen en werktuigen die aan de stationsbeheerder of aan een spoorwegonderneming toebehoren of door een van hen gebruikt worden en die niet bestemd zijn voor het publiek of voor de reizigers te gebruiken of zich ervan te bedienen;

4° dieren binnen te brengen, met uitzondering van tamme huisdieren, op voorwaarde dat alle voorzorgen genomen zijn om te voorkomen dat personen worden gekwetst, in gevaar komen of worden gehinderd en dat schade aan goederen wordt aangebracht, en dit met naleving van de voorwaarden betreffende de aanwezigheid van dieren in de spoorvoertuigen bepaald in de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming;

5° te roken, behalve op de perrons in open lucht en in plaatsen toegestaan door de wet van 22 december 2009 betreffende een algemene regeling voor rookvrije gesloten plaatsen toegankelijk voor het publiek en ter bescherming van werknemers tegen tabaksrook.

#### Art. 9

Het is verboden in de stations en in de spoorvoertuigen, behoudens toestemming vooraf, afhankelijk van het geval, van de stationsbeheerder, van zijn gemachtigd filiaal of van de spoorwegonderneming:

1° enig voorwerp of document te verkopen of uit te reiken;

2° enige dienst tegen betaling aan te bieden;

3° beroepen uit te oefenen, activiteiten of gedragingen te ontwikkelen, van om het even welke aard, die de reizigers zouden kunnen hinderen bij het onbelemmerd gebruikmaken van de diensten van de stationsbeheerder of van de diensten van spoorwegvervoer;

1° d'occasioner des souillures ou des dégâts, ou de perturber l'ordre ou le calme des personnes présentes:

- a) en se trouvant en état de malpropreté évident;
- b) par des contacts physiques inappropriés et non consentis;
- c) par des déclarations ou actes incommodants, offensants, immoraux, intimidants ou menaçants;

2° de se livrer à des comportements violents;

3° de se servir ou d'utiliser les équipements, appareils et outillages appartenant au gestionnaire de gare ou à une entreprise ferroviaire, ou exploités par l'un d'eux, et qui ne sont pas destinés au public ou aux voyageurs;

4° de faire entrer des animaux, sauf les animaux domestiques apprivoisés, à condition d'avoir pris toutes les précautions afin d'éviter de causer des lésions, du danger ou de la gêne aux personnes et des dommages aux biens, et ce dans le respect des conditions relatives à la présence d'animaux dans les véhicules ferroviaires, prévues par les conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée;

5° de fumer, sauf sur les quais situés en plein air et dans les lieux autorisés par la loi du 22 décembre 2009 instaurant une réglementation générale relative à l'interdiction de fumer dans les lieux fermés accessibles au public et à la protection des travailleurs contre la fumée du tabac.

#### Art. 9

Dans les gares et les véhicules ferroviaires, il est interdit, sauf autorisation préalable, selon le cas, du gestionnaire de gare, de sa filiale habilitée ou de l'entreprise ferroviaire:

1° de vendre ou de distribuer quelque objet ou document que ce soit;

2° d'offrir quelque service rémunéré que ce soit;

3° de se livrer à l'exercice d'une profession, de développer une activité ou un comportement, de quelque nature que ce soit, susceptibles d'empêcher les voyageurs de jouir sans entrave des services du gestionnaire de la gare ou des services de transport ferroviaire;

4° om het even welke show op te zetten, al dan niet gepaard gaand met een geldinzameling;

5° zich voort te bewegen door middel van elk “voertuig” in de zin van artikel 2.14 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, met uitzondering van elk toestel die het mogelijk maakt dat een persoon met beperkte mobiliteit zich kan verplaatsen.

#### Art. 10

Het is verboden te bedelen in de spoorvoertuigen en overlast te bezorgen in de stations door er op een opdringerige of agressieve wijze te bedelen.

#### Art. 11

§ 1. Het verkeer, het stilstaan en het parkeren van voertuigen in de stations, met inbegrip van de parkings die worden beheerd door de stationsbeheerder of door een filiaal, is slechts toegelaten onder de voorwaarden vastgesteld door, al naar het geval, de stationsbeheerder of een filiaal.

Deze voorwaarden worden zichtbaar uitgehangen aan de ingang van de plaatsen waarop ze betrekking hebben, of bepaald in de algemene voorwaarden van de betrokken stationsbeheerder of parkingbeheerder en ze zijn tegenstelbaar aan eenieder.

Deze voorwaarden houden onder meer in:

1° dat gemarkeerde parkeerplaatsen kosteloos of tegen een specifiek tarief worden voorbehouden voor reizigers met een geldig vervoerbewijs waarvan de categorie, naargelang het geval, gepreciseerd is, of voor het personeel, naargelang het geval, van de infrastructuurbeheerder, van een spoorwegonderneming of van andere bedrijven;

2° dat niet voorbehouden gemarkeerde parkeerplaatsen uitsluitend kunnen worden gebruikt mits het parkeergeld tegen volle prijs wordt betaald.

§ 2. Het is verboden om:

1° zijn voertuig te besturen, tot stilstand te brengen of te parkeren in strijd met de voorwaarden bedoeld in § 1, eerste lid;

4° de monter quelque spectacle que ce soit, allant ou non de pair avec une collecte d'argent;

5° de se déplacer à l'aide de tout “véhicule” au sens de l'article 2.14 de l'arrêté royal du 1 décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière et de l'usage de la voie publique, à l'exception des dispositifs permettant le déplacement d'une personne à mobilité réduite.

#### Art. 10

Il est interdit de mendier dans les véhicules ferroviaires et il est interdit de provoquer des nuisances dans les gares par le fait de mendier de manière envahissante ou agressive.

#### Art. 11

§ 1<sup>er</sup>. La circulation, l'arrêt et le stationnement de véhicules dans les gares, y compris sur les parkings gérés par le gestionnaire de gare ou une filiale, ne sont autorisés qu'aux conditions établies par, selon le cas, le gestionnaire de la gare ou une filiale.

Ces conditions sont affichées de façon visible à l'entrée des endroits concernés, ou stipulées dans les conditions générales du gestionnaire de gare ou du gestionnaire de parking concerné, et sont opposables à quiconque.

Ces conditions stipulent notamment que:

1° des places de stationnement marquées sont réservées, gratuitement ou à un tarif spécifique, aux voyageurs titulaires d'un titre de transport valable dont la catégorie est, selon le cas, précisée, ou au personnel, selon le cas, du gestionnaire de l'infrastructure, d'une entreprise ferroviaire ou d'autres sociétés;

2° des places de stationnement marquées non réservées ne peuvent être utilisées que moyennant paiement du prix de stationnement au plein tarif.

§ 2. Il est interdit:

1° de circuler, d'arrêter ou stationner son véhicule en contradiction avec les conditions visées au § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>;

2° het verkeer op de parkings op enigerlei wijze te hinderen of in gevaar te brengen, met name door de wijze waarop men zijn voertuig parkeert.

## HOOFDSTUK 2

### Verplichtingen van de reizigers

#### Afdeling 1

##### Algemeen

#### Art. 12

Het is verboden voor de reizigers om in of uit een spoorvoertuig te stappen:

1° als de trein reeds rijdt of voordat hij volledig tot stilstand is gekomen;

2° bij de opening en sluiting van de deuren van het spoorvoertuig;

3° wanneer het personeel van de betrokken spoorwegonderneming dit verbiedt;

4° buiten de perrons en de stopplaatsen, behalve op uitdrukkelijk verzoek van het personeel van de betrokken spoorwegonderneming of de infrastructuurbeheerder;

5° langs andere in- of uitgangen dan deze bestemd voor het in- of uitstappen van reizigers, behalve op uitdrukkelijk verzoek van het personeel van de betrokken spoorwegonderneming of van de infrastructuurbeheerder.

#### Art. 13

Het is verboden in de spoorvoertuigen:

1° uit de spoorrijtuigen te hangen of de buitendeuren ervan te openen vóór de trein volledig stilstaat;

2° op welke wijze ook de werking van alarm-, veiligheids-, beschermings-, informatie- en verluchttingsvoorzieningen of voorzieningen voor het openen en sluiten van de deuren te hinderen, evenals om deze te gebruiken buiten de gevallen waarin de consignes van de spoorwegonderneming voorzien;

3° te reizen met voorwerpen die door hun aanwezigheid of gebruik, de andere reizigers of het personeel van

2° d'entraver ou mettre en danger, de quelque façon que ce soit, la circulation dans les parkings, notamment par la manière dont est stationné le propre véhicule.

## CHAPITRE 2

### Obligations des voyageurs

#### Section 1<sup>re</sup>

##### Généralités

#### Art. 12

Il est interdit aux voyageurs de monter dans un véhicule ferroviaire ou de descendre d'un véhicule ferroviaire:

1° lorsque le train est déjà en marche ou avant son arrêt complet;

2° lors de l'ouverture et de la fermeture des portes du véhicule ferroviaire;

3° lorsque le personnel de l'entreprise ferroviaire concernée l'interdit;

4° en dehors des quais et des arrêts, sauf sur demande expresse du personnel de l'entreprise ferroviaire concernée ou du gestionnaire de l'infrastructure;

5° le long d'autres entrées ou sorties que celles prévues pour la montée ou la descente des voyageurs, sauf sur demande expresse du personnel de l'entreprise ferroviaire concernée ou du gestionnaire de l'infrastructure.

#### Art. 13

Dans les véhicules ferroviaires, il est interdit:

1° de se pencher hors des véhicules ferroviaires ou d'ouvrir leurs portes avant l'arrêt complet du train;

2° d'entraver de quelque manière que ce soit le fonctionnement des dispositifs d'alarme, de sécurité, de protection, d'information ou de ventilation ou des dispositifs d'ouverture et de fermeture des portes, ainsi que de les utiliser en dehors des cas prévus par les consignes de l'entreprise ferroviaire;

3° de voyager avec des objets qui, par leur présence ou leur utilisation, peuvent gêner ou mettre en danger

de betrokken spoorwegonderneming kunnen hinderen of in gevaar kunnen brengen;

4° vensters, deuren of andere voorzieningen te bedienen of te gebruiken, hetzij omdat die niet bestemd zijn voor gebruik door reizigers, hetzij omdat het niet is voorgeschreven in de consignes van de spoorwegonderneming;

5° enig voorwerp of enige stof uit het spoorvoertuig te werpen.

## Afdeling 2

### Vervoerbewijzen

#### Art. 14

§ 1. In de gevallen en volgens de nadere regels waarin de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming voorzien, zijn de spoorvoertuigen die bestemd zijn voor de reizigers enkel toegankelijk voor de reizigers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs. Indien de controle van de geldigheid van een vervoerbewijs de controle noodzakelijk maakt van zijn of haar identiteit van de reiziger, dan is deze laatste ertoe gehouden om een identiteitsstuk voorzien van een foto voor te leggen, dat de identiteit kan aantonen. Bij gebrek hieraan zal de reiziger worden beschouwd als zijnde niet in het bezit van een geldig vervoerbewijs.

De spoorwegonderneming kan in haar algemene vervoersvoorwaarden een aantal gevallen omschrijven waarin de spoorvoertuigen toch toegankelijk zijn voor personen die op het ogenblik dat ze instappen niet over een geldig vervoerbewijs beschikken.

Reizigers zonder geldig vervoerbewijs dienen zich in regel te stellen conform de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming, door betaling van de sommen die in deze vervoersvoorwaarden vermeld zijn.

§ 2 De perrons zijn enkel toegankelijk voor de reizigers die, conform de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming, in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs en voor de personen die een reiziger begeleiden bij diens vertrek of op de aankomst van een reiziger wachten.

Onverminderd het eerste lid kan de spoorwegonderneming in haar vervoersvoorwaarden, in overleg met de infrastructuurbeheerder of de stationsbeheerder, een aantal gevallen definiëren waarin de perrons

les autres passagers ou le personnel de l'entreprise ferroviaire concernée;

4° de manipuler ou utiliser des fenêtres, portes ou autres dispositifs, soit lorsqu'ils ne sont pas destinés à l'usage des voyageurs, soit en dehors des cas prévus par les consignes de l'entreprise ferroviaire;

5° de jeter hors du véhicule ferroviaire quelque objet ou substance.

## Section 2

### Titres de transport

#### Art. 14

§ 1<sup>er</sup>. Dans les hypothèses et les modalités prévues dans les conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée, les véhicules ferroviaires destinés aux voyageurs ne sont accessibles qu'aux voyageurs qui détiennent un titre de transport valable. Si le contrôle de la validité d'un titre de transport nécessite de vérifier l'identité du voyageur, ce dernier est tenu de présenter une pièce d'identité comprenant une photographie et pouvant établir son identité. A défaut, le voyageur sera traité comme ne disposant pas d'un titre de transport valable.

L'entreprise ferroviaire peut cependant définir, dans ses conditions de transport, un nombre de cas où les véhicules ferroviaires sont néanmoins accessibles aux personnes sans titre de transport valable lors de l'embarquement.

En l'absence de titre de transport valable, les voyageurs sont tenus de se régulariser, conformément aux conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée, par le paiement des sommes prévues dans ces conditions de transport.

§ 2. Les quais ne sont accessibles qu'aux voyageurs qui, conformément aux conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée, détiennent un titre de transport valable et aux personnes qui accompagnent un voyageur avant son départ ou attendent l'arrivée d'un voyageur.

Sans préjudice de l'alinéa 1<sup>er</sup>, l'entreprise ferroviaire peut définir dans ses conditions de transport, en concertation avec le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou de la gare, un nombre de cas où les quais sont

toch toegankelijk zijn voor personen zonder geldig vervoerbewijs.

#### Art. 15

Het is verboden zich te bevinden:

1° in de spoorvoertuigen, anders dan onder de voorwaarden beoogd in artikel 14, § 1;

2° op de perrons, anders dan onder de voorwaarden beoogd in artikel 14, § 2.

#### Art. 16

Het is verboden een vervoerbewijs te vervalsen of na te maken, of de identiteit van een derde te misbruiken.

#### Art. 17

De personen die zich op de plaatsen bevinden waarvan de toegang uitsluitend is voorbehouden aan de reizigers die in het bezit zijn van een geldig vervoerbewijs dienen hun vervoerbewijs of eventueel ieder ander document waarin de vervoersvoorwaarden voorzien, te tonen en te overhandigen aan de vaststellende beambten, telkens zij dit vragen.

### Afdeling 3

#### *Passagiersvergoedingen*

#### Art. 18

Het is verboden om van of naar de luchthaven van Brussel-Nationaal te reizen zonder de toeslag op de vervoersprijs te hebben betaald, zijnde de passagiersvergoeding die bedoeld is in artikel 12 van de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen, en volgens de voorwaarden beschreven in deze wet.

### HOOFDSTUK 3

#### **Maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan**

#### Art. 19

De spoorwegen zijn ingedeeld in de grote wegenis.

néanmoins accessibles aux personnes sans titre de transport valable.

#### Art. 15

Il est interdit de se trouver:

1° dans les véhicules ferroviaires, autrement qu'aux conditions visées à l'article 14, § 1<sup>er</sup>;

2° sur les quais, autrement qu'aux conditions visées à l'article 14, § 2.

#### Art. 16

Il est interdit de falsifier ou de contrefaire un titre de transport ou d'usurper l'identité d'un tiers.

#### Art. 17

Les personnes se trouvant aux endroits dont l'accès est exclusivement réservé aux voyageurs munis d'un titre de transport valable doivent, chaque fois que les agents constatateurs le demandent, présenter et remettre à celles-ci leur titre de transport ou, le cas échéant, tout autre document prévu par les conditions de transport.

### Section 3

#### *Redevances Passagers*

#### Art. 18

Il est interdit de voyager au départ ou à destination de l'aéroport de Bruxelles-National sans s'être acquitté du supplément sur le prix du voyage constituant la redevance passager visée à l'article 12 de la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer et selon les conditions décrites dans cette loi.

### CHAPITRE 3

#### **Mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation**

#### Art. 19

Les chemins de fer sont classés dans la grande voirie.

De toegangswegen tot de stations, eigendom van de stationsbeheerder, worden beheerd door de lokale overheid, na inlijving in het administratiefrechtelijk statuut waarvoor de lokale overheid bevoegd is, behalve de uitzonderingen te bepalen bij koninklijk besluit.

#### Art. 20

§ 1. Behoudens door de infrastructuurbeheerder toegestane afwijking moet de plantengroei langs de spoorwegen minimaal 1,50 m korter gehouden worden dan de afstand tussen de voet van de plant en de dichtstbijzijnde spoorstaaf. De kap- en snoeiwerken moeten worden gepland voordat de plantengroei deze maximumhoogte bereikt.

Wanneer de spoorweg op een grondverhoging of in ingraving is aangelegd, wordt die afstand berekend tussen de voet van de plantengroei en de bovenrand van de grondverhoging of de ingraving.

Plantengroei die zich bevindt achter muren die langsheen de sporen zijn opgetrokken, moet op dezelfde hoogte van deze muren worden gehouden, behoudens toegestane afwijkingen door de infrastructuurbeheerder.

§ 2. De infrastructuurbeheerder kan alle niet-kruidachtige plantengroei op een afstand van minder dan 8 meter van de spoorstaven verbieden, indien deze plantengroei de veiligheid van het treinverkeer in gevaar kan brengen.

Voor de baanvakken waar de toegestane snelheid boven de tweehonderdtwintig km/h ligt, zijn er binnen een zone van vijftig meter vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf enkel kruidachtige gewassen toegestaan.

#### Art. 21

§ 1. Zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder is het verboden om langs de sporen constructies of gebouwen op te trekken waarvan de totale hoogte meer bedraagt dan de afstand tot de dichtstbijzijnde spoorstaaf verminderd met 5 meter. In bochten met een straal van vijfhonderd meter of minder, wordt die afstand vermeerderd tot acht meter.

De in het eerste lid bedoelde regels zijn eveneens van toepassing voor het ophopen of opstapelen van ongeacht welke materie.

Sauf les exceptions à déterminer par arrêté royal, les chemins d'accès, créés pour aboutir aux gares et propriété du gestionnaire de la gare, sont gérés par l'autorité locale, après avoir été enrôlés dans le statut administratif pour lequel les pouvoirs locaux sont compétents.

#### Art. 20

§ 1<sup>er</sup>. Sauf dérogation accordée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la végétation doit être maintenue, le long des voies de chemin de fer, à une hauteur maximale de un mètre cinquante inférieure à la distance entre le pied de celle-ci et le rail le plus proche. Les interventions de coupe et d'élagage doivent être prévues avant que la végétation n'atteigne cette hauteur maximale.

Quand le chemin de fer est établi en remblai ou en déblai, la distance est calculée entre le pied de la végétation et l'arrête supérieure du remblai ou du déblai.

Sauf dérogation accordée par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, la végétation située derrière les murs érigés le long des voies devra être maintenue à hauteur égale à ces murs.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire pourra interdire toute végétation autre qu'herbacée située à moins de huit mètres des rails de chemins de fer, si cette végétation risque de mettre en péril la sécurité du trafic ferroviaire.

Pour les tronçons de ligne où la vitesse autorisée est supérieure à deux cent vingt km/h, seule la présence d'herbacées est autorisée dans une zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche.

#### Art. 21

§ 1<sup>er</sup>. Il est interdit d'ériger le long des voies de chemin de fer, sans autorisation écrite du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des constructions ou bâtisses dont la hauteur totale dépasse la distance les séparant du rail le plus proche diminuée de cinq mètres. Cette distance est portée à huit mètres à l'intérieur des courbes d'un rayon inférieur ou égal à cinq cents mètres.

Les règles visées à l'alinéa 1<sup>er</sup> sont également applicables à la formation d'amas ou aux dépôts de matières quelconques.

Het is in ieder geval verboden om op de aangrenzende terreinen windmolenmasten op te trekken of te plaatsen op een afstand van minder dan tweehonderd meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder.

§ 2. Wanneer de spoorweg zich in een tunnel bevindt, is het verboden om zonder toelating van de infrastructuurbeheerder te bouwen op minder dan vijftwintig meter van de tunnelingang of in een zone van vijftwintig meter aan weerszijden van de tunnel, of in de zone die zich net boven de tunnel bevindt.

#### Art. 22

Zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder is het verboden langs de spoorweg binnen een afstand van vijftwintig meter van de dichtstbijzijnde spoorstaaf zelfs voorlopig, opgravingen, uitgravingen of uithollingen te verrichten, mijnen, venen, steengroeven, zandputten of fosfaatmijnen, in open lucht of ondergronds, te openen of werken tot het opsporen van mijnen uit te voeren.

#### Art. 23

Binnen de vijftwintig meterzone gemeten van de dichtstbijzijnde spoorstaaf, is het verboden hetzij gebouwen op te trekken waarvan de dakbedekking voorzien is van brandbaar materiaal, hetzij een opslag te vestigen van brandbare materialen van welke oorsprong dan ook, zoals van agrarische oorsprong of van brandbare vloeistoffen, brandstoffen of ontplofbare stoffen.

Tijdelijke oppers veldvruchten, die slechts gemaakt zijn voor de tijd van de oogst, vallen buiten dat verbod.

Zonder schriftelijke toestemming van de infrastructuurbeheerder is het verboden brandbare stoffen te stapelen binnen de vijftwintigmeterzone gemeten vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf. Geen schadeloosstelling kan worden gevorderd voor stapels brandbare stoffen welke binnen die zone, zelfs met machtiging, werden gemaakt en door de exploitatie zelf van de spoorweg in brand mochten raken.

#### Art. 24

Voor nieuwe lijnen of de aanpassing van bestaande lijnen nemen de erfdiensbaarheden, opgelegd door

Dans tous les cas, il est interdit d'ériger ou placer sur les terrains riverains des mats pour éoliennes, à une distance de moins de deux cents mètres du rail le plus proche, sans autorisation écrite du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire.

§ 2. Lorsque le chemin de fer est en tunnel, il est interdit, sans autorisation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire de construire à une distance de moins de vingt-cinq mètres des ouvrages d'entrée ou dans une zone de vingt-cinq mètres de part et d'autre du tunnel, ainsi que dans la zone qui se situe directement au-dessus du tunnel.

#### Art. 22

Sans autorisation écrite du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, il est défendu d'exécuter des fouilles, déblais ou excavations quelconques, même à titre provisoire, d'ouvrir ou d'exploiter des minières, tourbières, carrières, sablières, phosphatières, soit à ciel ouvert, soit souterraines, ou d'effectuer des travaux de recherches de mines, le long du chemin de fer, dans la distance de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche.

#### Art. 23

Il est défendu, dans la zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche, soit d'établir des constructions dont la toiture est revêtue de matière inflammable, soit d'établir des dépôts de matières inflammables de quelque origine que ce soit, notamment d'origine agricole, ainsi que des liquides inflammables, des combustibles ou des matières explosives.

Cette prohibition ne s'étend pas aux dépôts momentanés de récoltes faits seulement pour le temps de la moisson.

Il est défendu d'établir, sans autorisation écrite du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, des dépôts de matières combustibles dans la zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche. Aucune indemnité ne pourra être réclamée à raison des dépôts de matières combustibles établis dans cette zone, même avec autorisation, et qui viendraient à être incendiés du fait de l'exploitation du chemin de fer.

#### Art. 24

Pour les nouvelles lignes ou la modification de lignes existantes, les servitudes imposées par la présente loi

deze wet, aanvang op de dag van de neerlegging in de gemeente van het plan van de te naasten gronden voor de aanleg van een nieuwe spoorweg of de aanpassing van een bestaande spoorweg.

### TITEL 3

#### *Naleving van de reglementering betreffende de politie der spoorwegen*

#### Art. 25

§ 1. De vaststellende beambten en de leden van het operationeel kader van de politiediensten zien toe op de naleving van deze wet en van zijn uitvoeringsbesluiten.

Zij stellen de overtredingen omschreven in de voornoemde wetten en uitvoeringsbesluiten vast door middel van vaststellingen – uitsluitend m.b.t de overtredingen bedoeld in artikel 29 vastgesteld door de vaststellende beambten – of bij proces-verbaal die beide gelden tot het bewijs van het tegendeel.

Een kopie van de vaststelling van de overtreding of van het proces-verbaal wordt aan de overtreder overhandigd.

Zonder afbreuk te doen aan het tweede lid, zijn de vaststellende beambten die tot het treinbegeleidingspersoneel behoren van het spoorbedrijf enkel gemachtigd om vaststellingen te doen van overtredingen bedoeld in de artikelen 8 tot 10 en 12 tot 18, en wat de overtredingen betreft bedoeld in de artikelen 8 tot 10 in zoverre deze worden begaan aan boord van het spoorvoertuig.

De vaststellende beambten identificeren zich door middel van een legitimatiekaart waarvan het model, voor wat de vaststellende beambten betreft, door de Koning wordt vastgesteld. De vaststellende beambte moet ten allen tijde en op zichtbare wijze bij zijn naam kunnen worden geïdentificeerd.

§ 2. Indien de vaststellende beambten bij de uitoefening van hun functies, kennis krijgen van andere misdrijven, lichten zij de bevoegde politiediensten hiervan onmiddellijk in.

§ 3. De vaststellende beambten leggen voor de door de Koning aangewezen ambtenaren de volgende eed af:

“Ik zweer getrouwheid aan de Koning, gehoorzaamheid aan de Grondwet en aan de wetten van het Belgische volk en het mij opgedragen ambt trouw waar te nemen. “.

prennent naissance à la date du dépôt, dans la commune, du plan des terrains à acquérir pour la construction d'un nouveau chemin de fer ou pour la modification d'un chemin de fer existant.

### TITRE 3

#### *Respect de la réglementation relative à la police des chemins de fer*

#### Art. 25

§ 1<sup>er</sup>. Les agents constatateurs et les membres du cadre opérationnel des services de police sont chargés de veiller au respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution.

Ils constatent les infractions aux dispositions des lois précitées et de leurs arrêtés d'exécution par des constats – uniquement en ce qui concerne les infractions visées à l'article 29 constatées par des agents constatateurs – ou des procès-verbaux faisant, tous deux, foi jusqu'à preuve du contraire.

Une copie du constat d'infraction ou du procès-verbal est remise au contrevenant.

Sans préjudice du deuxième alinéa, les agents constatateurs faisant partie du personnel d'accompagnement de l'entreprise ferroviaire ne sont habilités à constater que les infractions visées aux articles 8 à 10 et 12 à 18, et en ce qui concerne les infractions visées aux articles 8 à 10 que pour autant qu'elles soient commises à bord du véhicule ferroviaire.

Les agents constatateurs s'identifient au moyen d'une carte de légitimation dont le Roi fixe le modèle en ce qui concerne les agents constatateurs. L'agent constatateur doit en permanence et de manière visible être identifiable par son nom.

§ 2. Les agents constatateurs informent immédiatement les services de police compétents de toute autre infraction dont ils apprennent l'existence dans l'exercice de leurs fonctions.

§ 3. Les agents constatateurs prêtent serment devant les fonctionnaires désignés par le Roi:

“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.”.

§ 4. Een in Ministerraad overlegd koninklijk besluit bepaalt de selectie- en aanwervingsvoorwaarden van de vaststellende en bestraffende beambten evenals de minimum voorwaarden die inzake opleiding en kennis vereist zijn voor het uitoefenen van de bevoegdheden die hen in het kader van deze wet worden toegekend.

Bij de vaststelling van deze voorwaarden voor wat de vaststellende beambten betreft, houdt dit koninklijk besluit rekening met de bestaande opleidingsprogramma's. Hierbij wordt met name een onderscheid gemaakt tussen het betrokken personeel dat in dienst is op het ogenblik waarop deze wet in werking treedt en het personeel dat later wordt aangeworven.

§ 5. De vaststellende beambten kunnen overgaan tot identiteitscontroles om de naleving van de vervoersvoorwaarden van de spoorwegonderneming en van de bepalingen van deze wet te controleren.

Indien de personen aan wie wordt gevraagd om zich te identificeren aan de hand van een enig officieel document met foto dat hun identiteit kan aantonen, weigeren of een identiteit opgeven waaraan kan worden getwijfeld, kunnen de vaststellende beambten de hulp van de politiediensten vragen.

De politiediensten delen de vaststellende beambten binnen een redelijke termijn de identificatiegegevens mee die ze nodig hebben voor het opstellen van hun proces-verbaal.

§ 6. De leden van de veiligheidsdienst kunnen identiteitscontroles uitvoeren overeenkomstig de bepalingen in artikel 34, § 1 van de wet op het politieambt voor de gevallen die bepaald zijn in een samenwerkingsprotocol afgesloten tussen de geïntegreerde politie en de veiligheidsdienst.

#### Art. 26

§ 1. In het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in deze wet en mits vooraf een machtiging wordt verkregen, respectievelijk van het Sectoraal Comité van het Rijksregister en het Sectoraal Comité voor de Federale Overheid:

— hebben de vaststellende beambten wier functie het vereist en de bestraffende beambten toegang tot het Rijksregister;

— hebben het personeel van de veiligheidsdienst en de bestraffende beambten toegang tot de Kruispuntbank van de Voertuigen.

§ 4. Un arrêté royal délibéré en Conseil des ministres fixe les conditions de sélection et de recrutement des agents constatateurs et des agents sanctionneurs ainsi que les conditions minimales de formation et de qualification auxquelles ils doivent répondre pour exercer les compétences qui leur sont conférées dans le cadre de cette loi.

Pour déterminer ces conditions, cet arrêté royal tient compte des programmes de formation existants en ce qui concerne les agents constatateurs. A cet égard, une distinction doit notamment être opérée entre le personnel concerné en service au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi et le personnel recruté après cette date.

§ 5. Les agents constatateurs peuvent procéder à des contrôles d'identité afin de vérifier le respect des conditions de transport de l'entreprise ferroviaire et des dispositions de la présente loi.

Si les personnes à qui il est demandé de s'identifier à l'aide de tout document officiel comprenant une photographie et pouvant établir leur identité refusent, ou communiquent une identité douteuse, les agents constatateurs peuvent demander l'aide des services de police.

Dans un délai raisonnable, les services de police communiquent aux agents constatateurs les données d'identification nécessaires à la rédaction de leur procès-verbal.

§ 6. Les membres du service de sécurité peuvent procéder à des contrôles d'identité conformément à l'article 34, § 1<sup>er</sup> de la loi sur la fonction de police dans les cas prévus dans un protocole d'accord entre la police intégrée et le service de sécurité.

#### Art. 26

§ 1<sup>er</sup>. Dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi et moyennant l'obtention préalable d'une autorisation, respectivement du Comité sectoriel du Registre national et du Comité sectoriel pour l'Autorité fédérale:

— les agents constatateurs dont la fonction le requiert et les agents sanctionneurs ont accès aux données du Registre national;

— le personnel du service de sécurité et les agents sanctionneurs ont accès à la Banque-Carrefour des véhicules.

§ 2. De stationsbeheerder, de infrastructuurbeheerder en de spoorwegonderneming zorgen als verantwoordelijken voor de verwerking van persoonsgegevens, voor de bewaring van de persoonsgegevens die gebruikt worden in het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in deze wet, in een apart en beveiligd bestand.

De vaststellende beambte, de bestraffende beambte evenals het eventueel toegewezen administratief personeel zijn gemachtigd om toegang te hebben tot het bestand bedoeld in het vorig lid.

De verwerking van de persoonsgegevens in het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in deze wet, strekt ertoe dat de vaststellingen van de overtredingen en de boetes die er mogelijks uit voortvloeien alsook de uitvoering ervan, beheerd worden.

De persoonsgegevens die vermeld worden in de processen-verbaal en de vaststellingen van overtreding moeten toereikend, ter zake dienend en niet overmatig zijn uitgaande van de doeleinden waarvoor ze worden verkregen.

De overtreders beschikken over een toegangsrecht en een recht van verbetering van de gegevens die hen aangaan.

§ 3. De persoonsgegevens die in het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in deze wet worden verwerkt, worden gedurende vijf jaar bewaard, te rekenen vanaf de datum waarop de administratieve geldboete werd opgelegd of de alternatieve maatregel werd genomen. Eens deze termijn verstreken is, worden zij hetzij vernietigd, hetzij geanonimiseerd.

#### Art. 27

De leden van het operationeel kader van de politiediensten evenals de vaststellende beambten mogen het vervoerbewijs afnemen van eenieder die deze wet overtreedt, in de gevallen waarin de vervoersvoorwaarden van de betrokken spoorwegonderneming voorzien.

§ 2. Le gestionnaire de la gare, le gestionnaire de l'infrastructure et l'entreprise ferroviaire, en tant que responsables de traitement, veillent à conserver les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi, dans un fichier dédié et sécurisé.

L'agent constatateur, l'agent sanctionnateur, ainsi que leur éventuel personnel administratif dédié sont habilités à accéder au fichier visé à l'alinéa précédent.

Le traitement des données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi, vise à assurer la gestion des constats d'infraction, les sanctions qui sont susceptibles d'en découler et l'exécution de celles-ci.

Les données à caractère personnel qui figurent dans les procès-verbaux et les constats d'infraction sont adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles sont obtenues.

Les contrevenants disposent d'un droit d'accès et de rectification des données les concernant.

§ 3. Les données à caractère personnel traitées dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi sont conservées pendant cinq ans à compter du jour où l'amende administrative a été infligée ou la mesure alternative a été prise. Passé ce délai, elles sont détruites ou anonymisées.

#### Art. 27

Les membres du cadre opérationnel des services de police ainsi que les agents constatateurs peuvent retirer le titre de transport de toute personne qui contrevient à la présente loi, dans les cas prévus par les conditions de transport de l'entreprise ferroviaire concernée.

## TITEL 4

*Sancties en andere maatregelen*

## HOOFDSTUK 1

**Algemeen**

## Art. 28

§ 1. Overtredingen van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten worden bestraft met gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en met geldboete van minstens 26 euro of met slechts een van deze straffen.

Onverminderd het eerste lid, in afwijking van artikel 29 en zonder afbreuk te doen aan artikel 32, § 1, kan eenieder die artikel 15, 1°, méér dan negen keer overtreden heeft tijdens een periode van twaalf maanden of minder, gestraft worden met een gevangenisstraf van vijftien dagen tot zes maanden en een geldboete van 1 000 euro, of met slechts één van deze straffen, vanaf de tiende overtreding binnen dezelfde termijn.

§ 2. Al de bepalingen van Boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van de bepalingen van het hoofdstuk VII en het artikel 85, waarvan bij deze wet niet wordt afgeweken, zijn van toepassing op de overtredingen waarin deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten voorzien.

## Art. 29

§ 1. In afwijking van artikel 28 en overeenkomstig de procedure bedoeld in Titel IV, Hoofdstuk III, worden de overtredingen van de artikelen 3, 8, 4° en 5°, 9, 11, § 2, 1°, 13, 4°, 15, 17 en 18 bestraft met een administratieve geldboete.

## Art. 30

In afwijking van artikel 28 en overeenkomstig de procedure bedoeld in Titel IV, Hoofdstuk III, kunnen de overtredingen van de artikelen 5 tot 7, 8, 1° tot 3°, 10, 11, § 2, 2°, 12, 13, 1° tot 3° en 5°, 16, 20 tot 23, 35, 36, § 2 bestraft worden ofwel met straffen bepaald in artikel 28 ofwel met een administratieve geldboete.

## Art. 31

§ 1. De overtredingen van de artikelen 3, 8, 4° en 5°, 9, 11, § 2, 1°, 13, 3°, 15, 2° en 17 worden beschouwd als overtredingen van categorie 1.

## TITRE 4

*Sanctions et autres mesures*CHAPITRE 1<sup>ER</sup>**Généralités**

## Art. 28

§ 1<sup>er</sup>. Les infractions à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution, sont sanctionnées par un emprisonnement de huit jours à cinq ans et par une amende de 26 euros au moins, ou par une de ces peines seulement.

Nonobstant l'alinéa 1<sup>er</sup>, par dérogation à l'article 29, et sans préjudice de l'article 32, § 1<sup>er</sup>, toute personne qui a contrevenu à l'article 15, 1° plus de neuf fois sur une période inférieure ou égale à douze mois, peut être punie d'un emprisonnement de quinze jours à six mois et d'une amende de 1 000 euros, ou par une de ces peines seulement, à partir de la 10<sup>ème</sup> infraction commise dans le même délai.

§ 2. Toutes les dispositions du Livre I<sup>er</sup> du Code pénal, y compris les dispositions du chapitre VII et l'article 85, auxquelles il n'est pas dérogé par la présente loi sont applicables aux infractions prévues par la présente loi ou ses arrêtés d'exécution.

## Art. 29

§ 1<sup>er</sup>. Par dérogation à l'article 28 et conformément à la procédure visée au Titre IV, Chapitre III, les infractions aux articles 3, 8, 4° et 5°, 9, 11, § 2, 1°, 13, 4°, 15, 17 et 18, sont sanctionnées par une amende administrative.

## Art. 30

Par dérogation à l'article 28 et conformément à la procédure visée au Titre IV, Chapitre III, les infractions aux articles 5 à 7, 8, 1° à 3°, 10, 11, § 2, 2°, 12, 13, 1° à 3° et 5°, 16, 20 à 23, 35, 36, § 2, peuvent être sanctionnées soit par les peines prévues à l'article 28, soit par une amende administrative.

## Art. 31

§ 1<sup>er</sup>. Les infractions aux articles 3, 8, 4° et 5°, 9, 11, § 2, 1°, 13, 3°, 15, 2° et 17, sont considérées comme infractions de catégorie 1.

Ze kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete van 50 euro.

Wanneer binnen de driehonderd vijftig dagen na de vaststelling van de eerste overtreding een tweede overtreding wordt begaan, dan kan deze bestraft worden met een administratieve geldboete van 75 euro. Dezelfde overtredingen die vervolgens binnen de vermelde periode worden begaan, kunnen bestraft worden met een administratieve geldboete van 150 euro.

§ 2. De overtredingen van de artikelen 5, 5° en 6°, 7, 1°, 8, 1°, 10, 12, 2° en 3°, 13, 4° en 5°, 35 en 36, § 2 worden beschouwd als overtredingen van categorie 2.

Ze kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete van 100 euro.

Wanneer binnen de driehonderd vijftig dagen na de vaststelling van de eerste overtreding een tweede overtreding wordt begaan, dan kan deze bestraft worden met een administratieve geldboete van 250 euro. Dezelfde overtredingen die vervolgens binnen de vermelde periode worden begaan, kunnen bestraft worden met een administratieve geldboete van 350 euro.

§ 3. De overtredingen van de artikelen 15, 1° en 18 worden beschouwd als overtredingen van categorie 3.

Ze kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete van 250 euro.

Dezelfde overtreding die binnen de driehonderd vijftig dagen na de vaststelling van de eerste overtreding wordt begaan, kan worden bestraft met een administratieve geldboete van 500 euro.

§ 4. De overtredingen van de artikelen 5, 1° tot 4°, 6, 7, 2° tot 5°, 8, 2° en 3°, 11, § 2, 2°, 12, 1°, 4° en 5°, 13, 1° en 2°, 16, 20 tot 23 worden beschouwd als overtredingen van categorie 4.

Ze kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete van 300 euro.

Wanneer binnen de driehonderd vijftig dagen na de vaststelling van de eerste overtreding een tweede overtreding wordt begaan, dan kan deze bestraft worden met een administratieve geldboete van 400 euro. Dezelfde overtredingen die vervolgens binnen de vermelde periode worden begaan, kunnen bestraft worden met een administratieve geldboete van 500 euro.

§ 5. Minderjarigen die de artikelen 29 of 30 overtreden en die op het tijdstip van de feiten de volle leeftijd van

Elles peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 50 euros.

Lorsque, dans les trois cent soixante-cinq jours suivant la constatation de la première infraction, une seconde infraction identique est commise, elle pourra être sanctionnée par une amende administrative de 75 euros. Les infractions identiques suivantes commises dans le délai précité pourront être sanctionnées par une amende administrative de 150 euros.

§ 2. Les infractions aux articles 5, 5° et 6°, 7, 1°, 8, 1°, 10, 12, 2° et 3°, 13, 4° et 5°, 35 et 36, § 2, sont considérées comme infractions de catégorie 2.

Elles peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 100 euros.

Lorsque, dans les trois cent soixante-cinq jours suivant la constatation de la première infraction, une seconde infraction identique est commise, elle pourra être sanctionnée par une amende administrative de 250 euros. Les infractions identiques suivantes commises dans le délai précité pourront être sanctionnées par une amende administrative de 350 euros.

§ 3. Les infractions aux articles 15, 1° et 18 sont considérées comme infractions de catégorie 3.

Elles peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 250 euros.

Toute infraction identique commise dans les trois cent soixante-cinq jours suivant la constatation de la première infraction pourra être sanctionnée par une amende administrative de 500 euros.

§ 4. Les infractions aux articles 5, 1° à 4°, 6, 7, 2° à 5°, 8, 2° et 3°, 11, § 2, 2°, 12, 1°, 4° et 5°, 13, 1° et 2°, 16, 20 à 23 sont considérées comme infractions de catégorie 4.

Elles peuvent être sanctionnées par une amende administrative de 300 euros.

Lorsque, dans les trois cent soixante-cinq jours suivant la constatation de la première infraction, une seconde infraction identique est commise, elle pourra être sanctionnée par une amende administrative de 400 euros. Les infractions identiques suivantes commises dans le délai précité pourront être sanctionnées par une amende administrative de 500 euros.

§ 5. Les mineurs d'âge qui commettent une infraction visées aux articles 29 ou 30 en ayant atteint l'âge de

14 jaar hebben bereikt, kunnen worden bestraft met een administratieve geldboete waarvan het maximumbedrag is vastgelegd op 175 euro.

#### Art. 32

§ 1. De strafvordering of de administratieve vordering met betrekking tot de overtreding van de artikelen 15, 1°, 16 en 18 vervalt door de betaling aan de spoorwagonderneming van de prijs van het vervoerbewijs en van de forfaitaire vergoedingen die bepaald zijn in haar vervoersvoorwaarden.

Deze betaling moet worden verricht binnen de door de spoorwagonderneming aan de overtreder toegekende termijn. Indien de overtreder zich niet houdt aan het van de betrokken spoorwagonderneming ontvangen voorstel tot regularisatie, zal er tegen hem een vaststelling of een proces-verbaal worden opgesteld dat, afhankelijk van het geval, overgezonden wordt aan de bevoegde bestraffende beambte of aan de procureur des Konings.

§ 2. De strafvervolgning of de administratieve vervolging met betrekking tot de overtreding van de artikelen 20 tot 23 kan slechts ingang vinden wanneer de overtreder geen gevolg heeft gegeven aan twee opeenvolgende waarschuwingen die hem met aangetekende brief van de infrastructuurbeheerder werden toegestuurd en die hem per waarschuwing minstens een termijn van vijftien dagen moet geven om zich in regel te stellen.

### HOOFDSTUK 2

#### Bijzondere bepalingen

##### Afdeling 1

##### *Bijkomende gerechtelijke straffen*

#### Art. 33

Onverminderd de door de wet voorziene hoofdstraffen en sancties, kan de rechter de toegang tot het geheel of een deel van de exploitaties van de stationsbeheerder, de infrastructuurbeheerder of een of meer spoorwagondernemingen ontzeggen voor een periode van vijftien dagen tot een jaar, aan de persoon die schuldig wordt bevonden aan een overtreding van de artikelen 327 tot 330, van een van de artikelen van Boek II, Titel VIII, of van de artikelen 461, 463 en 466 tot 476 van het Strafwetboek, gepleegd in een trein, een station of aanhorigheid van deze.

14 ans au moment des faits, peuvent être sanctionnés par une amende administrative dont le maximum ne peut dépasser 175 euros.

#### Art. 32

§ 1<sup>er</sup>. L'action publique ou l'action administrative relative aux infractions aux articles 15, 1°, 16 et 18 est éteinte par le versement à l'entreprise ferroviaire concernée du prix du titre de transport et des indemnités forfaitaires prévues dans ses conditions de transport.

Ce versement doit être effectué endéans le délai que l'entreprise ferroviaire a octroyé au contrevenant. Si le contrevenant ne se conforme pas à la proposition de régularisation qu'il a reçue de l'entreprise ferroviaire concernée, un constat ou un procès-verbal, selon le cas, sera dressé contre lui et transmis, respectivement, à l'agent sanctionnateur ou au procureur du Roi compétents.

§ 2. L'action publique ou l'action administrative relative aux infractions aux articles 20 à 23 ne pourra prendre cours que si le contrevenant n'a pas donné suite à deux avertissements successifs adressés par lettre recommandée par le gestionnaire de l'infrastructure qui doit lui accorder, pour chacun de ces avertissements, un délai d'au moins quinze jours pour régulariser sa situation.

### CHAPITRE 2

#### Dispositions particulières

##### Section 1<sup>re</sup>

##### *Peines judiciaires accessoires*

#### Art. 33

Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, le juge peut interdire l'accès à l'ensemble ou à une partie des exploitations du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire ou d'une ou plusieurs entreprises ferroviaires, pour une période de quinze jours à un an, à une personne déclarée coupable d'une infraction aux articles 327 à 330, à un des articles du Livre II, Titre VIII, ou aux articles 461, 463 et 466 à 476 du Code pénal, commise dans un train, une gare ou une de ses dépendances.

Vanaf de tiende overtreding binnen een periode van driehonderdvijfenzestig dagen kan ook de rechter, op grond van de artikelen 29 en 30, de overtreder het in het eerste lid bedoelde verbod opleggen. In geval van herhaling bedraagt de in het eerste lid bepaalde verbodsperiode maximaal twee jaar.

#### Art. 34

Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen en -sancties, zullen de personen die de maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan negeren, op vordering van het openbaar ministerie, bovendien veroordeeld worden tot het wegruimen, binnen een bij het vonnis te bepalen termijn, van alle onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken van eender welke aard.

Bij het vervallen van de termijn die in het vonnis is bepaald, mag de infrastructuurbeheerder de onwettig bestaande beplantingen, stapels of werken van ambtswege doen wegruimen op kosten van de overtreder.

#### Afdeling 2

##### *Alternatieve of bijkomende administratieve maatregelen*

#### Art. 35

Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen en -sancties, is ieder persoon die de bepalingen van deze wet overtreedt, verplicht zodra hij daartoe aangemaand wordt door de leden van het operationeel kader van de politiediensten evenals door de vaststellende beambten, het spoorvoertuig, het station of de spoorweginfrastructuur te verlaten.

#### Art. 36

§ 1. Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen en -sancties, kan de infrastructuurbeheerder de voertuigen of de voorwerpen bedoeld in artikel 5, 3° laten verwijderen, in voorkomend geval op kosten van de overtreder en de burgerrechtelijk aansprakelijke personen.

§ 2. Onverminderd de door de wet bepaalde hoofdstraffen- en sancties, dient iedere bestuurder van een stilstaand of geparkeerd voertuig, dat hinderlijk of gevaarlijk is voor het verkeer van reizigers of voertuigen, voor de uitvoering van werken, of voor het spoorverkeer, zijn voertuig te verplaatsen zodra hij

L'interdiction visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> peut également être ordonnée par le juge vis-à-vis de l'auteur d'infractions sur base des articles 29 et 30, à partir de la commission de la dixième infraction commise au cours d'une période de trois cent soixante-cinq jours. Dans le cas d'une récidive, la période d'interdiction visée à l'alinéa 1<sup>er</sup> s'élève à maximum deux ans.

#### Art. 34

Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, les personnes qui commettent une infraction aux mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation, seront en outre condamnées, sur la réquisition du ministère public, à supprimer, dans un délai à déterminer par le jugement, les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis.

À l'expiration du délai fixé par le jugement, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut faire procéder d'office à la suppression des plantations, dépôts ou ouvrages illicites, aux frais du délinquant.

#### Section 2

##### *Mesures administratives alternatives ou accessoires*

#### Art. 35

Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, toute personne qui contrevient aux dispositions de la présente loi est tenue, dès qu'elle en est sommée par les membres du cadre opérationnel des services de police ainsi que par les agents constatateurs, de quitter le véhicule ferroviaire, la gare ou les infrastructures ferroviaires.

#### Art. 36

§ 1<sup>er</sup>. Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut faire procéder à l'enlèvement des véhicules ou objets visés à l'article 5, 3°, le cas échéant aux frais du contrevenant et des personnes civilement responsables.

§ 2. Sans préjudice des peines et sanctions principales prévues par la loi, tout conducteur d'un véhicule à l'arrêt ou stationné sur les parkings, qui entrave ou met en danger la circulation des voyageurs ou des véhicules, l'exécution de travaux, le trafic ou l'exploitation ferroviaire, est tenu de déplacer son véhicule dès qu'il

daartoe aangemaand wordt door het personeel van de veiligheidsdienst of, naar gelang het geval, het personeel van de stationsbeheerder of van de beheerder van de parking.

Weigert de bestuurder zijn voertuig te verplaatsen of is hij afwezig, dan mag het personeel bedoeld in het eerste lid het voertuig laten verwijderen. In dat geval wordt het voertuig verplaatst op risico en kosten van de overtreder en de burgerlijk aansprakelijke personen.

#### Art. 37

§ 1. In afwijking van artikel 34 kan de infrastructuurbeheerder zelf de algehele of gedeeltelijke wegruiming bevelen van de bouwwerken en stapels die dreigen in te vallen, alsmede het vellen van de bomen, die dreigen om te vallen binnen een zone van vijftientig meter vanaf de dichtstbijzijnde spoorstaaf en die de veiligheid van personen, treinen of van spoorweginfrastructuur in het gedrang zou brengen.

De eigenaars moeten dat bevel nakomen. Voeren zij de voorgeschreven werken niet uit binnen de bepaalde tijd, dan worden deze van ambtswege en op hun kosten uitgevoerd.

Bij hoogdringendheid kan de infrastructuurbeheerder, op kosten van de betrokken eigenaars, zelf van ambtswege overgaan tot de in het eerste lid bedoelde verrichtingen.

De betaling van de uitgaven die veroorzaakt worden door de verrichtingen omschreven in deze paragraaf wordt vervolgd als in zaken van Staatsgronden, enkel op basis van een staat opgemaakt door de ambtenaar die de uitvoeringsmaatregelen heeft genomen.

§ 2. Wanneer de infrastructuurbeheerder het voor de veiligheid van de treinen of de instandhouding van de spoorwegen noodzakelijk acht, mag hij de wettig bestaande beplantingen, gebouwen, bouwwerken, uithollingen of stapels doen wegruimen mits vooraf tot een in der minne of door de rechter te bepalen schadevergoeding is overgegaan.

§ 3. De toelatingen die de infrastructuurbeheerder in het kader van deze wet geeft, ontslaan de houders van die toelatingen niet van hun aansprakelijkheid in geval van schade of incident.

§ 4. Wanneer een administratieve geldboete kan worden opgelegd in het kader van een overtreding van de bepalingen betreffende de instandhouding van

en est sommé par le personnel du service de sécurité ou, selon le cas, le personnel du gestionnaire de la gare ou du gestionnaire du parking.

En cas de refus du conducteur de déplacer son véhicule ou en l'absence du conducteur, le personnel visé à l'alinéa 1<sup>er</sup> peut faire procéder à l'enlèvement du véhicule. Dans ce cas le déplacement s'effectue aux risques et aux frais du contrevenant et des personnes civilement responsables.

#### Art. 37

§ 1<sup>er</sup>. Par dérogation à l'article 34, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut ordonner lui-même la suppression totale ou partielle des constructions et dépôts menaçant ruine ainsi que l'abatage des arbres dont la chute est imminente, existant dans une zone de vingt-cinq mètres à partir du rail le plus proche, et qui mettraient en péril la sécurité des personnes, des trains ou des infrastructures ferroviaires.

Les propriétaires sont tenus d'obtempérer à cet ordre. À défaut par eux de faire les travaux prescrits dans le délai déterminé, il y est procédé d'office et à leurs frais.

En cas d'extrême urgence, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut procéder d'office lui-même aux opérations visées à l'alinéa 1<sup>er</sup>, aux frais des propriétaires concernés.

Le remboursement des dépenses occasionnées par les opérations visées au présent paragraphe est poursuivi comme en matière domaniale, sur simple état dressé par le fonctionnaire qui aura pris les mesures d'exécution.

§ 2. Le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut, lorsque la sécurité des trains ou la conservation des chemins de fer lui paraît l'exiger, faire supprimer les plantations, bâtisses, constructions, excavations ou dépôts existant légalement, moyennant indemnité préalable à fixer de gré à gré ou par justice.

§ 3. Les autorisations accordées par le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire dans le cadre de la présente loi n'exonèrent pas leurs titulaires de leur responsabilité en cas de dommage ou d'incident.

§ 4. Lorsqu'une amende administrative peut être infligée dans le cadre d'une infraction aux dispositions concernant les mesures relatives à la conservation des

de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan, kan de bestraffende beambte de overtreders bovendien bevelen binnen een door hem bepaalde termijn alle onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken weg te ruimen.

Bij het vervallen van de door de bestraffende beambte vastgestelde termijn, mag de infrastructuurbeheerder de onwettig aangelegde beplantingen, stapels of werken doen wegruimen op kosten van de overtreder.

§ 5. Onverminderd de gerechtelijke en administratieve maatregelen bepaald in de wet, kan de infrastructuurbeheerder zich richten tot de voorzitter van de rechtbank van eerste aanleg.

De vordering wordt ingesteld en behandeld zoals in kort geding overeenkomstig de artikelen 1035 tot 1038, 1040 en 1041 van het Gerechtelijk Wetboek.

Over de vordering wordt uitspraak gedaan niettegenstaande enige strafvervolgning uitgeoefend wegens dezelfde feiten.

Tot de uitspraak van de beslissing met betrekking tot de in het derde lid bedoelde vordering wordt de verjaring van de strafvordering geschorst.

#### Art. 38

Van elke persoon die artikel 16 van deze wet overtreedt, kan bovendien het vervoerbewijs worden ingetrokken, tijdelijk of definitief.

### HOOFDSTUK 3

#### Procedure

##### Afdeling 1

#### *Strafvorderingsprocedure*

#### Art. 39

Behalve voor de overtredingen bedoeld in de artikelen 29 en 30 wordt het proces-verbaal ter vaststelling van een overtreding van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten, ten laatste twee maand na de vaststelling van de overtreding bezorgd aan de bevoegde procureur des Konings.

chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation, l'agent sanctionnateur peut en outre ordonner aux contrevenants de supprimer, dans un délai qu'elle aura déterminé, les plantations, dépôts ou ouvrages quelconques illicitement établis.

À l'expiration du délai fixé par l'agent sanctionnateur, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut faire procéder d'office à la suppression des plantations, dépôts ou ouvrages illicites, aux frais du délinquant.

§ 5. Sans préjudice des mesures judiciaires et administratives prévues par la loi, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire peut s'adresser au Président du Tribunal de première instance.

L'action est formée et instruite selon les formes du référé conformément aux articles 1035 à 1038, 1040 et 1041 du Code Judiciaire.

Il est statué sur la demande nonobstant toute action pénale exercée en raison des mêmes faits.

La prescription de l'action publique est suspendue jusqu'au prononcé de la décision relative à la demande visée à l'alinéa 3.

#### Art. 38

Toute personne qui contrevient à l'article 16 de la présente loi peut à titre accessoire faire l'objet du retrait d'un titre de transport, temporaire ou définitif.

### CHAPITRE 3

#### Procédure

##### Section 1<sup>re</sup>

#### *Procédure relative à l'action pénale*

#### Art. 39

A l'exception des infractions visées aux articles 29 et 30, le procès-verbal qui constate une infraction à la présente loi et à ses arrêtés d'exécution est envoyé au plus tard dans les deux mois de la constatation de l'infraction au procureur du Roi compétent.

**Afdeling 2***Administratieve procedure***Art. 40**

§ 1. De vaststelling of het proces-verbaal van een overtreding bepaald in artikel 29 wordt ten laatste binnen de twee maand na de vaststelling van de overtreding naar de bestraffende beambte van het bedrijf ten nadele waarvan de vastgestelde overtreding is begaan, verstuurd.

§ 2. Wanneer feiten die enkel bestraft kunnen worden met een administratieve geldboete vastgesteld worden ten laste van minderjarigen, bezorgen de vaststellende beambten steeds een kopie van de vaststellingen aan de bevoegde procureur des Konings.

**Art. 41**

§ 1. Het proces-verbaal tot vaststelling van een overtreding bepaald in artikel 30 wordt ten laatste binnen de twee maanden na de vaststelling van de overtreding naar de bevoegde procureur des Konings verstuurd.

Binnen dezelfde termijn wordt er ook een kopie van dit proces-verbaal naar de bestraffende beambte van het bedrijf ten nadele waarvan de vastgestelde overtreding is begaan, verstuurd.

§ 2. De procureur des Konings beschikt vanaf de dag van de verzending van het proces-verbaal over een termijn van twee maanden om de bestraffende beambte mee te delen dat er een opsporingsonderzoek of een gerechtelijk onderzoek is geopend of dat vervolgingen zijn ingesteld, of dat hij oordeelt het dossier zonder gevolg te moeten klasseren.

Deze mededeling ontnemt de bestraffende beambte de mogelijkheid om een administratieve geldboete op te leggen.

De bestraffende beambte kan een administratieve geldboete opleggen na het verstrijken van deze termijn, of vóór het verstrijken van deze termijn zodra de procureur des Konings aan de bestraffende beambte heeft laten weten dat hij niet van plan is om de overtreding te vervolgen omdat het opleggen van een administratieve geldboete een meer geschikte maatregel is.

De bedrijven waarvan de bestraffende beambten afhangen sluiten protocolakkoorden met de procureurs des Konings om deze relaties te regelen en, in het bijzonder, om op voorhand die gedragingen te bepalen

**Section 2***Procédure administrative***Art. 40**

§ 1<sup>er</sup>. Le constat ou le procès-verbal d'une infraction prévue à l'article 29 est envoyé au plus tard dans les deux mois de la constatation de l'infraction à l'agent sanctionnateur relevant de l'entreprise au préjudice de laquelle l'infraction a été constatée.

§ 2. Lorsque des faits qui ne sont punissables que par une amende administrative sont constatés à charge de mineurs d'âge, une copie des constatations est toujours transmise par les agents constatateurs au procureur du Roi compétent.

**Art. 41**

§ 1<sup>er</sup>. Le procès-verbal qui constate une infraction prévue à l'article 30 est envoyé au plus tard dans les deux mois de la constatation de l'infraction au procureur du Roi compétent.

Une copie de ce procès-verbal est aussi envoyée dans le même délai à l'agent sanctionnateur relevant de l'entreprise au préjudice de laquelle l'infraction a été constatée.

§ 2. Le procureur du Roi dispose d'un délai de deux mois, à compter du jour de l'envoi du procès-verbal, pour informer l'agent sanctionnateur qu'une information ou une instruction a été ouverte ou que des poursuites ont été entamées ou qu'il estime devoir classer le dossier sans suite.

Cette communication éteint la possibilité pour l'agent sanctionnateur d'imposer une amende administrative.

L'agent sanctionnateur recouvre son droit d'infliger une amende administrative à l'échéance de ce délai ou avant l'échéance de celui-ci si le procureur du Roi communique au préalable à l'agent sanctionnateur qu'il ne compte pas poursuivre l'infraction car une amende administrative serait une réponse plus appropriée.

Les sociétés dont dépendent les agents sanctionneurs concluent des protocoles d'accord avec les procureurs du Roi pour régler ces relations et, en particulier, pour déterminer à l'avance les comportements que les

die de procureurs des Konings niet zouden vervolgen omdat een administratieve geldboete een meer geschikte maatregel is.

De nadere regels en het model van deze protocolakkoorden worden door de Koning vastgesteld.

#### Art. 42

§ 1. De administratieve geldboete wordt opgelegd door een bestraffende beambte.

De administratieve sancties die het gevolg zijn van een overtreding die wordt vastgesteld door een politiedienst in het kader van deze wet, worden opgelegd door de bestraffende beambte die bevoegd is voor de overtredingen die worden vastgesteld door de vaststellende beambte van de veiligheidsdienst.

§ 2. De bestraffende beampten bedoeld in deze wet kunnen de voorbereiding van het administratief dossier delegeren aan het personeel van het bedrijf of entiteit waartoe ze behoren, voor zover dit personeel tot een verschillende dienst behoort en onafhankelijk is van de dienst waarvan de vaststellende beampten afhangen.

Enkel de personeelsleden die beantwoorden aan de voorwaarden inzake selectie, aanwerving, opleiding en kennis waarvan in artikel 25, § 4 sprake is, kunnen een bevoegdheidsdelegatie krijgen zoals bedoeld in de eerste alinea.

#### Art. 43

§ 1. Wanneer de bestraffende beambte beslist dat de administratieve procedure opgestart dient te worden, deelt hij of zij aan de overtreder, per aangetekende brief, het volgende mee:

— de feiten die aan de basis liggen van de aanvang van de procedure en hun kwalificatie;

— de sanctie die hij of zij riskeert;

— dat de overtreder de mogelijkheid heeft om bij aangetekende brief binnen een termijn van vijftien dagen na de datum van kennisgeving zijn verweermiddelen uiteen te zetten, of zijn verweer mondeling uiteen te zetten indien de overtreder minderjarig is; indien hij of zij meerderjarig is, enkel wanneer het gaat over een overtreding bedoeld in artikel 31, § 4;

— dat de overtreder het recht heeft om zich te laten bijstaan door een raadsman;

procureurs du Roi n'entendent pas poursuivre au motif qu'une amende administrative serait une réponse plus appropriée.

Les modalités et le modèle de ces protocoles d'accord sont fixés par le Roi.

#### Art. 42

§ 1<sup>er</sup>. L'amende administrative est infligée par un agent sanctionnateur.

Les sanctions administratives consécutives à une infraction constatée par un service de police dans le cadre de la présente loi, sont infligées par l'agent sanctionnateur compétent pour les infractions constatées par un agent constateur du service de sécurité.

§ 2. Les agents sanctionneurs visés par la présente loi peuvent déléguer la préparation du dossier administratif au personnel de la société ou entité à laquelle elles appartiennent, pour autant que ce personnel fasse partie d'un service différent et indépendant du service dont ressortent les agents constateurs.

Seuls les membres du personnel répondant aux conditions de sélection, de recrutement, de formation et de qualification visées à l'article 25, § 4 peuvent recevoir une délégation de compétence telle que visée à l'alinéa 1<sup>er</sup>.

#### Art. 43

§ 1<sup>er</sup>. Lorsque l'agent sanctionnateur décide qu'il y a lieu d'entamer une procédure administrative, il ou elle communique au contrevenant, par lettre recommandée:

— les faits à propos desquels la procédure a été entamée et leur qualification;

— la sanction à laquelle il ou elle s'expose;

— que le contrevenant a la possibilité d'exposer ses moyens de défense par lettre recommandée dans un délai de quinze jours à compter du jour de la notification ou de présenter oralement sa défense, dans tous les cas, si le contrevenant est mineur, et uniquement s'il est majeur, s'il s'agit d'une infraction visée à l'article 31§ 4;

— que le contrevenant a le droit de se faire assister par un conseil;

— dat de overtreder het recht heeft om zijn dossier te raadplegen;

— een kopie van het proces-verbaal bedoeld, al naargelang het geval, in artikel 40 of 41.

§ 2. Behalve in het geval van een overtreding bedoeld in de artikelen 15 tot 18 die hem voor de vijfde maal of minder ten laste wordt gelegd binnen een periode van twaalf maanden of minder, moet de bestraffende beambte overigens verplicht een aanbod van bemiddeling voorstellen indien de administratieve procedure wordt gestart voor een overtreding begaan door een minderjarige. Indien de uitvoering van een gemeenschapsdienst de aangewezen weg is in het kader van deze bemiddeling, wordt het dossier overgemaakt naar een externe en erkende bemiddelingsinstantie en onafhankelijk van het bedrijf waarvan de bestraffende beambte afhangt. De gemeenschapsdienst die aan de minderjarige wordt voorgesteld, houdt rekening met zijn leeftijd en capaciteiten. Hij mag in elk geval niet meer dan vijftien uur bedragen en moet worden uitgevoerd binnen een termijn van zes maanden vanaf de datum van instemming van de minderjarige met de gemeenschapsdienst.

Enkel in geval van weigering van het aanbod of falen van de bemiddeling, kan de bestraffende beambte een administratieve sanctie opleggen.

De aangetekende brief bedoeld in § 1 die het aanbod van bemiddeling bevat alsook iedere andere communicatie of beslissing, wordt verstuurd naar de hoofdverblijfplaats van de minderjarige en naar de hoofdverblijfplaats van zijn vader en moeder, van zijn voogden of van de personen die de minderjarige overtreder onder hun hoede hebben. Deze partijen beschikken over dezelfde rechten als de overtreder zelf en zij mogen, op hun vraag, de minderjarige vergezellen bij de uitvoering van de gemeenschapsdienst.

De bestraffende beambte brengt tegelijk de stafhouder van de orde van advocaten op de hoogte, zodat ervoor gezorgd wordt dat de minderjarige door een advocaat bijgestaan kan worden.

De stafhouder of het bureau voor juridische bijstand stelt een advocaat aan, uiterlijk binnen twee werkdagen na voormelde kennisgeving.

Deze advocaat is ermee belast de minderjarige tijdens de volledige procedure bij te staan. Een afschrift van het bericht van de kennisgeving aan de stafhouder wordt bij het dossier van de rechtspleging gevoegd.

Wanneer er een risico op een belangenconflict bestaat, zorgt de stafhouder of het bureau voor juridische

— que le contrevenant a le droit de consulter son dossier;

— une copie du procès-verbal visé, selon les cas, à l'article 40 ou 41.

§ 2. Si la procédure administrative est entamée pour une infraction commise par un mineur d'âge, l'agent sanctionnateur est en outre tenu de proposer une offre de médiation sauf dans le cas d'une infraction visée aux articles 15 à 18 commise pour la cinquième fois ou moins dans une période de douze mois ou moins. Dans le cadre de cette médiation, si l'exécution d'une prestation citoyenne est la piste privilégiée, le dossier sera transmis à un organisme de médiation externe reconnu et indépendant de l'entreprise dont dépend l'agent sanctionnateur. La prestation citoyenne proposée au mineur tiendra compte de son âge et de ses capacités. Elle ne peut en tout cas pas excéder quinze heures et doit être exécutée dans un délai de six mois à partir de la date à laquelle le mineur a accepté la prestation citoyenne.

Ce n'est qu'en cas de refus de l'offre ou d'échec de la médiation, que l'agent sanctionnateur peut infliger une amende administrative.

La lettre recommandée visée au § 1<sup>er</sup> contenant l'offre de médiation ainsi que tout autre communication ou décision est envoyée au domicile principal du mineur ainsi qu'au domicile principal de ses père et mère, de ses tuteurs ou des personnes qui en ont la garde. Ces parties disposent des mêmes droits que le contrevenant lui-même et peuvent, à leur demande, accompagner le mineur lors de l'exécution de la prestation citoyenne.

L'agent sanctionnateur avise en même temps le bâtonnier de l'ordre des avocats, afin qu'il soit veillé à ce que le mineur d'âge puisse être assisté d'un avocat.

Le bâtonnier ou le bureau d'aide juridique procède à la désignation d'un avocat, au plus tard dans les deux jours ouvrés à compter de cet avis.

Cet avocat est chargé d'assister le mineur d'âge pendant toute la procédure. Copie de l'avis informant le bâtonnier de la saisine est jointe au dossier de la procédure.

Lorsqu'il existe un risque de conflit d'intérêts, le bâtonnier ou le bureau d'aide juridique veille à ce que

bijstand ervoor dat de betrokkene bijgestaan wordt door een andere advocaat dan die waarop zijn vader en moeder, voogd, of personen die hem onder hun hoede hebben of die een vorderingsrecht hebben, een beroep hebben gedaan.

§ 3. De bemiddeling bedoeld in § 2 gebeurt door een bemiddelaar die aan de minimum voorwaarden voldoet bepaald door de Koning.

#### Art. 44

Bij het verstrijken van de termijn van vijftien dagen voor het uitzetten van de verweermiddelen of, in voorkomend geval, na ontvangst van de verweermiddelen bedoeld in artikel 43, kan de bestraffende beambte een administratieve sanctie opleggen zoals bepaald door deze wet.

#### Art. 45

De beslissing om een administratieve sanctie op te leggen wordt met redenen omkleed. De beslissing vermeldt ook het bedrag van de administratieve geldboete en in voorkomend geval de bijkomende maatregelen zoals bedoeld in de artikelen 37, § 4 en 38.

Indien een persoon gelijktijdig meerdere overtredingen begaat die vatbaar zijn voor een administratieve geldboete, dan worden de bedragen van de administratieve geldboetes die kunnen worden opgelegd samengevoegd, zonder dat het totaalbedrag hoger mag zijn dan het dubbele van het bedrag van de hoogste administratieve geldboete.

#### Art. 46

De beslissing om een administratieve sanctie op te leggen wordt per aangetekende brief verstuurd naar het adres van de hoofdverblijfplaats van de overtreder en in het geval van een minderjarige overtreder, zowel naar de hoofdverblijfplaats van de minderjarige als naar de hoofdverblijfplaats van zijn vader en moeder, zijn voogden of de personen die de hoede over hem hebben.

De vader en de moeder, de voogden of de personen die de hoede over de minderjarige hebben, zijn burgerrechtelijk aansprakelijk voor de betaling van de geldboete.

l'intéressé soit assisté par un avocat autre que celui auquel ont fait appel ses père et mère, tuteurs, ou personnes qui en ont la garde ou qui sont investies d'un droit d'action.

§ 3. La médiation visée au § 2 est menée par un médiateur qui répond aux conditions minimales définies par le Roi.

#### Art. 44

À l'échéance du délai de quinze jours pour exposer les moyens de défense ou, le cas échéant, après réception des moyens de défense visés à l'article 43, l'agent sanctionnateur peut imposer une sanction administrative telle que prévue par la présente loi.

#### Art. 45

La décision d'infliger une sanction administrative est motivée. Elle mentionne également le montant de l'amende administrative et le cas échéant les mesures complémentaires telles que visées aux articles 37, § 4, et 38.

Si une personne commet plusieurs infractions concomitantes passibles d'amendes administratives, les montants des amendes administratives qui seraient susceptibles d'être infligées seront cumulés, sans que le montant total ne puisse excéder le double du montant de l'amende administrative la plus élevée.

#### Art. 46

La décision d'infliger une sanction administrative est notifiée au domicile principal du contrevenant par lettre recommandée et dans le cas d'un contrevenant mineur, au domicile principal du mineur ainsi qu'au domicile principal de ses père et mère, ses tuteurs ou des personnes qui en ont la garde.

Le père et la mère, les tuteurs ou personnes qui ont la garde du mineur, sont civilement responsables du paiement de l'amende.

## Art. 47

§ 1. Op straffe van onontvankelijkheid wordt binnen een termijn van een maand te rekenen vanaf de dag van betekening van de beslissing van de bestraffende beambte beroep hiertegen ingesteld met een schriftelijk verzoekschrift bij de bevoegde politierechtbank.

Dit beroep werkt opschortend en de bepalingen van het Gerechtelijk Wetboek zijn erop van toepassing.

Tegen de beslissing van de rechtbank staat geen hoger beroep open.

§ 2. Wanneer de beslissing genomen wordt tegen een minderjarige, wordt het beroep kosteloos ingesteld bij de bevoegde jeugdrechtbank bij verzoekschrift. Artikel 60 van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming is van toepassing.

Het beroep kan ook worden ingesteld door de vader en moeder, de voogden of de personen die de hoede hebben over de minderjarige. De jeugdrechtbank blijft bevoegd indien de overtreder meerderjarig is geworden op het ogenblik waarop zij zich uitspreekt.

Wanneer de jeugdrechtbank beslist om de administratieve sanctie te vervangen door een bewakings-, beschermings- of opvoedingsmaatregel zoals bepaald bij artikel 37 van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming, staat tegen haar beslissing hoger beroep open. In dat geval zijn de procedures bepaald door de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming van toepassing voor de feiten die als misdrijf gekwalificeerd worden.

## Art. 48

De beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete heeft uitvoerbare kracht na het verstrijken van de termijn voor beroep bepaald in artikel 47.

## Art. 49

De bestraffende beambte kan geen administratieve boete meer opleggen na afloop van een termijn van één jaar volgend op de vaststelling of op het proces-verbaal waarin de overtreding wordt vastgesteld.

## Art. 47

§ 1<sup>er</sup>. Sous peine d'irrecevabilité, le recours contre la décision de l'agent sanctionnateur est introduit par requête écrite auprès du tribunal de police compétent endéans un délai d'un mois à compter du jour de la notification de la décision de l'agent sanctionnateur.

Ce recours a un effet suspensif et les dispositions du Code judiciaire lui sont applicables.

La décision du tribunal n'est pas susceptible d'appel.

§ 2. Lorsque la décision est prise à l'encontre d'un mineur d'âge, le recours est introduit gratuitement par requête écrite auprès du tribunal de la jeunesse compétent. L'article 60 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse est d'application.

Le recours peut également être introduit par les père et mère, les tuteurs ou les personnes qui ont la garde du mineur d'âge. Le tribunal de la jeunesse demeure compétent si le contrevenant est devenu majeur au moment où il se prononce.

Lorsque le tribunal de la jeunesse décide de remplacer la sanction administrative par une mesure de garde, de préservation ou d'éducation visée à l'article 37 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, sa décision est susceptible d'appel. Dans ce cas, les procédures prévues par la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse pour les faits qualifiés infractions sont d'application.

## Art. 48

La décision d'infliger une amende administrative a force exécutoire à l'expiration du délai de recours visé à l'article 47.

## Art 49

L'agent sanctionnateur ne peut plus infliger une amende administrative à l'issue d'un délai d'un an à compter du constat ou du procès-verbal constatant l'infraction.

## HOOFDSTUK 4

**Inning van de boete**

## Art. 50

Elke administratieve geldboete die werd opgelegd wegens één of meer overtredingen bedoeld in deze wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, wordt geïnd ten gunste van het bedrijf waarvan de bestraffende beambte afhangt, onverminderd de samenwerkingsovereenkomst bedoeld in artikel 156<sup>ter</sup> van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

## TITEL 5

*Slotbepalingen en overgangsbepalingen*

## Art. 51

§ 1. Artikel 587 van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangevuld met een 16°, luidende:

“16°. over de aanvragen bedoeld in artikel 37, § 5, van de wet op de politie der spoorwegen.”.

§ 2. Artikel 601<sup>ter</sup> van het Gerechtelijk Wetboek wordt aangevuld met een 6°, luidende:

“het beroep tegen de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete bedoeld in de artikelen 29 en 30 van de wet op de politie van de spoorwegen, door de bestraffende beambte die daartoe aangewezen is.”.

## Art. 52

§ 1. Artikel 36 van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming, het ten laste nemen van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebben gepleegd en het herstel van de door dit feit veroorzaakte schade wordt aangevuld met een 7°, luidende:

“7° van het beroep ingesteld bij kosteloos verzoekschrift tegen de beslissing tot het opleggen van een administratieve sanctie bedoeld in de artikelen 29 en 30 van de wet op de politie der spoorwegen, aan minderjarigen die de volle leeftijd van 14 jaar hebben bereikt op het tijdstip van de feiten.”.

§ 2. Artikel 38 van dezelfde wet wordt aangevuld met een 3°, luidende:

## CHAPITRE 4

**Perception de l'amende**

## Art. 50

Chaque amende administrative infligée en raison d'une ou plusieurs infractions visées par la présente loi ou ses arrêtés d'exécution est perçue au bénéfice de la société dont dépend l'agent sanctionnateur, sans préjudice de la convention de coopération visée à l'article 156<sup>ter</sup> de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

## TITRE 5

*Dispositions finales et transitoires*

## Art. 51

§ 1<sup>er</sup>. L'article 587 du code judiciaire est complété par le 16° rédigé comme suit:

“16°. Sur les demandes prévues à l'article 37, § 5, de la loi sur la police des chemins de fer.”.

§ 2. L'article 601<sup>ter</sup> du code judiciaire est complété par le 6° rédigé comme suit:

“6°. du recours introduit contre la décision d'infliger la sanction visée aux articles 29 et 30 de la loi sur la police des chemins de fer, par l'agent sanctionnateur désigné à cet effet.”.

## Art. 52

§ 1<sup>er</sup>. L'article 36 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait est complété par le 7° rédigé comme suit:

“7° du recours introduit par requête écrite et gratuite contre la décision d'imposer une sanction administrative visée aux articles 29 et 30 de la loi sur la police des chemins de fer, à l'égard des mineurs ayant atteint l'âge de quatorze ans accomplis au moment des faits.”.

§ 2. L'article 38 bis de la même loi est complété par le 3° rédigé comme suit:

“3° artikel 29 en artikel 30 van de wet op de politie van de spoorwegen, indien de minderjarige de volle leeftijd van veertien jaar heeft bereikt op het tijdstip van de feiten.”.

#### Art. 53

Artikel 15 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen wordt aangevuld met een derde lid, luidende:

“De bemiddeling schorst de procedure inzake het opleggen van een administratieve geldboete aan de reiziger of de gebruiker niet.”.

#### Art. 54

De wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843, op de politie der spoorwegen wordt opgeheven.

#### Art. 55

De procedures die lopende zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet blijven onderworpen aan de wettelijke en reglementaire bepalingen die van kracht waren op het tijdstip van de inleiding van de procedure.

Deze wet is enkel van toepassing op de overtredingen die gepleegd werden na de inwerkingtreding ervan.

“3° l'article 29 et l'article 30 de la loi sur la police des chemins de fer, si le mineur a atteint l'âge de quatorze ans accomplis au moment des faits.”.

#### Art. 53

L'article 15 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit:

“La médiation ne suspend pas la procédure d'amende administrative engagée à l'encontre du voyageur ou de l'usager.”.

#### Art. 54

La loi du 25 juillet 1891 portant révision de la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer est abrogée.

#### Art. 55

Les procédures en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi demeurent régies par les dispositions légales et réglementaires qui étaient en vigueur au moment de l'introduction de la procédure.

La présente loi ne s'applique qu'aux infractions commises après son entrée en vigueur.

## Art. 56

Deze wet treedt in werking op de eerste dag van de zesde maand na die waarin hij in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt, uitgezonderd de artikelen 2, 17°, 25, 41, § 2 en 43, § 3 die in werking treden de tiende dag na de publicatie van deze wet in het *Belgisch Staatsblad*.

Gegeven te Brussel, 26 januari 2018

**FILIP**

VAN KONINGSWEGE:

*De minister van Binnenlandse Zaken,*

Jan JAMBON

*De minister van Justitie,*

Koen GEENS

*De minister van Mobiliteit,*

François BELLOT

## Art. 56

La présente loi entre en vigueur le premier jour du sixième mois qui suit celui de sa publication au *Moniteur belge*, à l'exception des articles 2, 17°, 25, 41, § 2 et 43, § 3 qui entrent en vigueur le dixième jour suivant la publication de la présente loi au *Moniteur belge*.

Donné à Bruxelles, le 26 janvier 2018

**PHILIPPE**

PAR LE ROI:

*Le ministre de l'Intérieur,*

Jan JAMBON

*Le ministre de la Justice,*

Koen GEENS

*Le ministre de la Mobilité,*

François BELLOT



**BRUSSELSE  
HOOFDSTEDELIJKE REGERING**

KABINET VAN MINISTER PASCAL SMET

DE MINISTER

14896

06 NOV. 2017

→ CVDs

*André edp*

De heer François BELLLOT  
Federaal minister van Mobiliteit,  
Openbare Werken  
Ernest Blerotstraat 1  
1070 Brussel



BRUSSEL  
**26 OKT. 2017**

CONTACT  
IEF JANSSENS  
T +32 (0)2 517 14 42  
F +32 (0)2 517 14 90  
ijanssens@smet.irisnet.be

ONZE REF.  
MOB-OW/IJ/CHV/2017/0040

UW REF.  
00287/MJ/13318

BETREFT  
Voorontwerp van wet op de politie van  
de spoorwegen

BIJLAGEN

KONING ALBERT II LAAN 37 - 12DE  
1030 BRUSSEL

T +32 (0)2 517 12 00  
F +32 (0)2 517 14 90

INFO@SMET.IRISNET.BE  
WWW.PASCALSMET.BE

**Mijnheer de Minister  
Waarde collega**

In uw brief vroeg u het advies van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering  
betreffende het voorontwerp van wet op politie van de spoorwegen.

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering verleende op 19 oktober 2017 een  
gunstig advies op voorwaarde dat het samenwerkingsprotocol afgesloten  
in 2013 tussen het Vlaams Gewest, het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, de  
provincie Vlaams Brabant en Infrabel met het oog op de realisatie van het  
intergewestelijk fietsnetwerk en het poject van kaderovereenkomst (dat  
wordt opgesteld) tussen Infrabel en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest  
betreffende de ontwikkeling van groene wegen en inrichtingen voor de  
fietsers en voetgangers langs de spoorwegen in het Brussels  
Hoofdstedelijk Gewest, niet in het gedrang komen en kunnen  
gerespecteerd en uitgevoerd worden door alle betrokken partijen.

Met collegiale groeten

Pascal SMET

## TRADUCTION

Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale  
Cabinet du Ministre Pascal Smet  
Le Ministre

Monsieur François BELLOT  
Ministre fédéral de la Mobilité  
Rue Ernest Blérot, 1  
1070 Bruxelles

Bruxelles, le 26 octobre 2017  
Contact : Ief Janssens  
Tél. : +32 (0)2 517 14 42  
Fax : +32 (0)2 517 14 90  
e-mail : [ijanssens@smet.irisnet.be](mailto:ijanssens@smet.irisnet.be)  
Nos références : MOB-OW/IJ/CHV/2017/0040  
Vos références : 00287/MJ/13318

**Objet : avant-projet de loi sur la police des chemins de fer**

Monsieur le Ministre,  
Cher Collègue,

Dans votre courrier, vous avez sollicité l'avis du gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale concernant l'avant-projet de loi sur la police des chemins de fer.

Le gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale a accordé le 19 octobre 2017 un avis favorable à condition que le protocole de coopération conclu en 2013 entre la Région flamande, la Région de Bruxelles-Capitale, la province de Brabant flamand et Infrabel en vue de la réalisation du réseau cyclable interrégional, ainsi que le projet de convention-cadre (en cours de rédaction) entre Infrabel et la Région de Bruxelles-Capitale concernant le développement de chemins et d'aménagements verts pour les cyclistes et les piétons le long des voies de chemin de fer dans la Région de Bruxelles-Capitale ne soient pas mis en péril et puissent être respectés et exécutés par l'ensemble des parties concernées.

Collégialement,

(signé)

Pascal SMET

Boulevard du Roi Albert II, 37 - 12ème étage à 1030 Bruxelles  
Tél. : +32 (0)2 517 12 00 – Fax : +32 (0)2 517 14 90  
e-mail : [info@smet.irisnet.be](mailto:info@smet.irisnet.be) – Site web : [www.pascalsmet.be](http://www.pascalsmet.be)



DE VLAAMSE MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

## NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

**Betreft:** Standpuntbepaling Vlaamse Regering over het voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen

### 1. Inleiding

Overeenkomstig artikel 6, § 4, 3° van de Bijzondere Wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, worden de Gewestregeringen betrokken bij “het ontwerpen van de regels van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake verkeers- en vervoermiddelen”. Deze betrokkenheid wordt geregeld door het Protocol van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Communicatie van 24 april 2001.

### 2. Toelichting

#### 2.1. Context

Bij brief van 20 juni 2017, met kenmerk 00287/MJ/13320, vraagt de federale minister van Mobiliteit het advies van de Vlaamse Regering binnen een termijn van 2 maanden. Deze adviesvraag heeft als voorwerp het voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen.

#### 2.2. Algemene bespreking

Zoals toegelicht in de Memorie van Toelichting neemt het voorliggende voorontwerp van wet de gecoördineerde en aangepaste inhoud over van de wet van 25 juli 1891 houdende de herziening van de wet van 15 april 1843 op de politie van de spoorwegen en van het koninklijk besluit van 20 december 2007 houdende het reglement van de politie op de spoorwegen. Het voorontwerp heeft tot doel de rechtsfiguur van de administratieve geldboete in te voeren in het arsenaal van beschikbare maatregelen om gedragingen te bestraffen die strijdig zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein (ook in de stations en de parkings voor reizigers) en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur.

Actueel leidt de vervolging van de onregelmatigheden, waarop het voorliggende ontwerp van wet betrekking heeft, systematisch tot een zware, lange en dure procedure.

De invoering van het mechanisme van administratieve geldboetes heeft een driedelig doel:

- Binnen een redelijke termijn een afdoend antwoord bieden op de gepleegde strafbare feiten, om te vermijden dat er een gevoel van straffeloosheid ontstaat bij de daders en onbegrip bij het publiek en het personeel dat wordt geconfronteerd met de overlast;
- Aanzienlijke besparingen realiseren bij Infrabel en bij de NMBS, zowel in geld, tijd als middelen;
- Het werk verlichten voor het parket, de politiediensten en de rechtbanken.

### 2.3. Artikelsgewijze bespreking

Artikel 1 bepaalt dat de nieuwe wet een aangelegenheid regelt zoals bedoeld in artikel 74 van de grondwet.

Artikel 2 van het voorliggend voorontwerp van wet definieert de verschillende begrippen, gehanteerd in het ontwerp, zoals de begrippen '*vaststellende beambten*' en '*bestraffende beambten*'.

Wat onder meer de definitie betreft van de begrippen '*Spoorweginfrastructuur*', '*Infrastructuurbeheerder*' en '*Spoorwegonderneming*' wordt om reden van eenvormigheid voorgesteld om voor deze begrippen enkel te verwijzen naar hun definitie in de spoorcodex.

In het voorontwerp van wet wordt het begrip '*veiligheidsdienst*' gehanteerd, daar waar in de Spoorcodex de term '*veiligheidsinstantie*' wordt gebruikt.

Titel 2 van het voorliggende voorontwerp van wet bevat drie hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk (artikelen 3 t.e.m. 11) bespreekt de verplichtingen van het publiek in het algemeen, terwijl het tweede hoofdstuk (artikelen 12 t.e.m. 18) nader ingaat op de verplichtingen van de (spoor)reizigers. De maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan komen aan bod in hoofdstuk 3 (artikelen 19 t.e.m.24).

In titel 3 van het voorontwerp van "Naleving van de reglementering betreffende de politie van de spoorwegen" wordt in artikel 25 de opdracht van en de voorwaarden waaraan zij moeten beantwoorden van de vaststellende en van de bestraffende beambten uiteengezet. Artikel 26 behandelt wie verantwoordelijk is voor en wie toegang krijgt tot de beveiligde bestanden, waarin de persoonsgegevens die worden gebruikt in het kader van de uitoefening van de bevoegdheden bedoeld in voorliggend voorontwerp van wet, worden opgeslagen. Artikel 27 bepaalt wie gemachtigd is om een vervoerbewijs af te nemen en onder welke voorwaarde dit mag geschieden.

Titel 4 van het voorontwerp van wet bepaalt welke sancties en andere maatregelen er kunnen worden genomen bij overtreding van de wet. Zoals toegelicht in hoofdstuk 1 gaat het voorliggend voorontwerp uit van het beginsel dat iedere inbreuk wordt bestraft met een correctionele gevangenisstraf van acht dagen tot vijf jaar en met een geldboete van minimum 26 euro of slechts één van deze straffen artikel 28).

In afwijking van dit beginsel, voorziet het voorontwerp erin dat sommige gedragingen:

- hetzij uit de strafrechtelijke sfeer worden gehaald en enkel nog in aanmerking komen voor een administratieve geldboete (artikel 29);
- hetzij strafrechtelijk strafbaar blijven ofwel worden bestraft met een administratieve boete (artikel 30).

De overtredingen worden onderverdeeld in vier categorieën. Artikel 31 bepaalt welke overtredingen tot welke categorie behoren, evenals de bijbehorende geldboete.

Artikel 32 verduidelijkt wanneer de strafvordering of de administratieve vordering in bepaalde specifieke gevallen vervalt en wanneer deze vervolging ingang kan vinden.

Hoofdstuk 2 van titel 4 behandelt in zijn afdeling 1 (artikelen 33 en 34) de gevallen waarbij bijkomende gerechtelijke straffen worden voorzien en in zijn afdeling 2 (artikelen 35 t.e.m. 38) de alternatieve of bijkomende administratieve maatregelen, die door de infrastructuurbeheerder of de spoorwegonderneming kunnen worden opgelegd bij vaststelling van specifiek overtredingen.

In hoofdstuk 3 van titel 4 worden achtereenvolgens de strafvorderingsprocedure (artikel 39) en de administratieve procedure (artikelen 40 t.e.m. 49) behandeld.

Hoofdstuk 4 (artikel 50) bespreekt de wijze van inning van een administratieve geldboete.

Titel 5 bevat de slotbepalingen en de overgangsbepalingen.

Zo vult artikel 51.§1. artikel 587 van het Gerechtelijk wetboek aan met een 16° luidende *“16° over de aanvragen bedoeld in artikel 37, 6 5, van de wet op de politie der spoorwegen”*.

Artikel 51.§2. vult op zijn beurt artikel 601ter van het Gerechtelijk Wetboek aan met een 6° luidende: *“het beroep tegen de beslissing tot het opleggen van een administratieve geldboete bedoeld in de artikelen 29 en 30 van de wet op de politie der spoorwegen, door de bestraffende beampte die daartoe is aangewezen”*.

Artikel 52.§1. voegt aan artikel 36 van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming, het ten laste nemen van minderjarigen die een als misdrijf omschreven feit hebbe gepleegd en het herstel van de door dit feit veroorzaakte schade een 7° toe luidende: *“7° van het beroep ingesteld bij kosteloos verzoekschrift tegen de beslissing tot het opleggen van een administratieve sanctie bedoeld in de artikelen 29 en 30 van de wet op de politie der spoorwegen, aan minderjarigen die de volle leeftijd van 14 jaar hebben bereikt op het tijdstip van de feiten.”*

Artikel 52.§2. vult artikel 38 van dezelfde wet van 8 april 1965 aan met een 3° luidende: *“3° artikel 29 en artikel 30 van de wet op de politie der spoorwegen, indien de minderjarige de volle leeftijd van veertien jaar heeft bereikt op het tijdstip van de feiten.”*

Artikel 53 vult artikel 15 van de wet van 28 april houdende diverse bepalingen aan met een derde lid luidende: *“De bemiddeling schorst de procedure inzake het opleggen van een administratieve geldboete aan de reiziger of de gebruiker niet.”*

Door artikel 54 van het voorliggende voorontwerp van wet wordt de wet van 25 juli 1891 houdende herziening der wet van 15 april 1843 op de politie der spoorwegen opgeheven.

Artikel 55 tenslotte bepaalt dat de procedures die lopende zijn op het tijdstip van de inwerkingtreding van deze wet onderworpen blijven aan de wettelijke en reglementaire bepalingen van kracht op het tijdstip van inleiding van deze procedures.

## 2.4. Juridische bespreking

### a. Art. 19 van het voorontwerp is aangetast door bevoegdheidsoverschrijding.

Ook al heeft het voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen in hoofdzaak betrekking op federale bevoegdheden, moet toch worden vastgesteld dat de federale overheid zich met het voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen ook op het domein van de gewesten begeeft.

Art. 19 van het voorontwerp bepaalt:

*“De spoorwegen zijn ingedeeld in de grote wegenis. De parkeerplaatsen en de toegangswegen tot de stations zijn ingedeeld in de kleine wegenis, behalve de uitzonderingen te bepalen bij koninklijk besluit”.*

De gewesten zijn bevoegd voor de *“wegen en hun aanhorigheden”* en het *“juridisch stelsel van de land- en waterwegenis, welke ook de beheerder ervan zij, met uitzondering van de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen”*. (art. 6,§1,X, 1° en 2°bis van de Bijzondere Wet tot Hervorming der Instellingen)

De uitzondering die is bepaald voor *“de spoorwegen beheerd door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen”* betreft enkel de *“spoorwegen”* en eventuele aanhorigheden, maar kan niet ruimer worden geïnterpreteerd.

De manier waarop artikel 19 van het voorontwerp van wet is geformuleerd, gaat veel verder.

Het komt niet aan de federale overheid toe om wegen (andere dan spoorwegen) in te delen in grote of kleine wegen.

Uit de voorbereidende werken van de desbetreffende bepalingen in de Bijzondere Wet moet de bevoegdheid van de gewesten ruim worden opgevat. Het betreft hier een volledige bevoegdheid die o.m. de rangschikking van de wegen omvat. (Verslag van de Commissie bij de Bijzondere Wet van 16 juli 1993 tot vervollediging van de federale staatsstructuur, Parl.St. Senaat, 119-93, nr. 558/5,13).

De indeling in grote en kleine wegen is historisch ontstaan in de negentiende eeuw. Rijks- en provinciewegen werden als grote wegen beschouwd. De andere wegen (zoals gemeentewegen en buurtwegen) golden als kleine wegen.

De indeling in grote en kleine wegen, zoals opgenomen in het voorontwerp van wet, is inmiddels achterhaald.

De huidige rechtsgrond voor de indeling van de wegen in het Vlaamse Gewest bevindt zich in art. 192 Gemeentedecreet waarin is opgenomen dat de Vlaamse Regering, na advies van de gemeenteraad in kwestie, bepaalt welke wegen op het grondgebied van die gemeente als gewestwegen beschouwd worden. Als bestaande wegen of weggedeelten niet langer beschouwd worden als gewestwegen, worden ze beschouwd als gemeentewegen, mits de gemeenteraad daarmee instemt.

Hier is niet langer sprake van grote en kleine wegen.

Alleszins komt het niet aan de federale overheid toe om een indeling te maken van openbare wegen.

Bovendien is niet duidelijk wat bedoeld wordt met de algemene formulering dat “*de parkeerplaatsen en de toegangswegen tot de stations zijn ingedeeld in de kleine wegen*”.

Volgens de toelichting bij art. 19 behoeft dit artikel geen nadere toelichting, aangezien hier artikel 1 van de wet van 25 juli 1891 wordt overgenomen. De situatie was in 1891 uiteraard totaal anders. Niet alleen was toen nog geen sprake van regionalisering van de wegen en hun aanhorigheden. Daarnaast waren de begrippen grote en kleine wegen op dat ogenblik gebruikelijk, wat momenteel niet meer het geval is.

Is het de bedoeling om “*de parkeerplaatsen en de toegangswegen tot de stations*” als gemeentewegen te beschouwen? Worden kleine wegen als synoniem voor gemeentewegen gebruikt?

Een dergelijke aangelegenheid behoort in geen geval tot de bevoegdheid van de federale overheid en kan dus niet het voorwerp uitmaken van een voorontwerp van wet.

Hier kan ook niet het standpunt worden ingenomen dat de parkeerplaatsen en toegangswegen zouden kunnen worden beschouwd als aanhorigheden van de spoorweg, waarvoor de federale overheid wel bevoegd is. Op die manier zou een veel te ruime inhoud aan het begrip “aanhorigheid” worden gegeven. Net door gebruik te maken van de indeling in grote en kleine wegen die traditioneel voor het wegverkeer (en niet spoorverkeer) werd aangewend, blijkt dat hier sprake is van bevoegdheidsoverschrijding.

**b. De bepalingen van art. 11 hebben geen betrekking op de openbare weg.**

In artikel 11 van het voorontwerp worden een aantal bepalingen inzake het verkeer, stilstaan en het parkeren van voertuigen opgenomen.

Hier moet worden opgemerkt dat deze bepalingen enkel betrekking kunnen hebben op plaatsen die niet worden beschouwd als de openbare weg.

Het lijkt weliswaar de bedoeling van het wetsontwerp om deze maatregel enkel op terreinen van de “*stationsbeheerder, parkingbeheerder, of filiaal...*” toe te passen.

In de mate waarin verkeersmaatregelen worden doorgevoerd op de openbare weg, moet echter met andere regelgeving worden rekening gehouden (zoals o.m. het Decreet van 16 mei 2008 betreffende de aanvullende reglementen op het wegverkeer en de plaatsing en bekostiging van de verkeerstekens). Het komt niet toe aan de federale overheid om van deze bepalingen af te wijken.

**c. Maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen.**

In de artikelen 20 tot en met 24 van het voorontwerp worden wettelijke erfdienstbaarheden gevestigd op de aanliggende onroerende goederen langs de spoorwegen die de instandhouding van de spoorwegen en de veilige exploitatie ervan moeten verzekeren. In de artikelen 31 §4, 32 §2, 34 en 37 wordt de handhaving bepaald van deze erfdienstbaarheden.

Op deze manier wordt zwaar ingegrepen in het eigendomsrecht van de aangelanden langs de spoorwegen.

Zoals de Raad van State in het advies 50.543/3 van 22 november 2011 betreffende voorontwerp van decreet houdende diverse bepalingen inzake energie opmerkte, moet er een billijk evenwicht zijn tussen de rechten en belangen van zowel diegenen die genieten van de wettelijke erfdienstbaarheden als de eigenaren/houders van het zakelijk recht waarop de erfdienstbaarheden rusten (zie punt 4 van het advies).

In het voorontwerp van wet worden zeer ruime bevoegdheden toegekend aan de infrastructuurbeheerder om ambtshalve op te treden. Volgens de Raad van State (in hetzelfde advies 50.543/3) zou het een te grote inbreuk zijn op het eigendomsrecht wanneer ingrepen gebeuren zonder dat de eigenaars hiervoor vergoed zouden worden. Meer nog stelt de Raad van State zich de vraag of de eigenaar niet in ieder geval vergoed moet worden voor de werken die hij uitvoert (zie punt 4.1 van het advies).

Alleszins moet worden opgemerkt dat vaak sprake is van situaties waarin het gewest de naburige eigenaar van de "infrastructuurbeheerder" is. Heel dikwijls bevindt de gewestelijke en gemeentelijke weginfrastructuur zich fysiek naast de spoorweginfrastructuur. Door zeer algemene bepalingen op te nemen i.v.m. de erfdienstbaarheden die rusten op de nabijgelegen terreinen van de spoorwegen, kan het voor het gewest zeer moeilijk, zo niet onmogelijk worden om zijn eigen bevoegdheden uit te oefenen.

Het is dan ook aangewezen dat op de zeer strenge bepalingen ter bescherming van de spoorwegen (die gelet op het standpunt van de Raad van State sowieso te ver lijken te gaan) minstens een afwijkingsmogelijkheid wordt voorzien in het openbaar belang. Ook de weg- en waterwegbeheerders moeten immers over de mogelijkheid kunnen beschikken om hun bevoegdheden uit te oefenen.

## **2.5. Voorstel van beslissing**

Aan de Vlaamse Regering wordt voorgesteld om niet in te stemmen met het voorliggend voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen, gelet op de bevoegdheidsoverschrijding in artikel 19. De indeling van de wegen is de bevoegdheid van de gewesten en niet van de federale overheid. Bovendien moet bij het opleggen van erfdienstbaarheden en verplichtingen aan de naburige eigenaars van de spoorwegen, rekening worden gehouden met de belangen van de gewestelijke infrastructuurbeheerders.

## **3. Weerslag van het voorstel van beslissing op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.**

Het voorstel heeft geen weerslag op de begroting van de Vlaamse Gemeenschap.

Met toepassing van artikel 6§6 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 19 januari 2001 houdende regeling van de begrotingscontrole- en opmaak is voor dit dossier het gemotiveerd akkoord van de Vlaamse minister bevoegd voor begroting niet vereist.

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën werd verleend op 1 september 2017.

#### **4. Weerslag van het voorstel op de lokale besturen.**

- a) personeel: de voorliggende ontwerpen hebben geen weerslag op het gebied van personeelsinzet;
- b) werkingsuitgaven: het voorstel heeft geen weerslag op de lopende uitgaven;
- c) investeringen en schuld: het voorstel heeft geen investeringen als gevolg;
- d) ontvangsten: het voorstel resulteert niet in bijkomende ontvangsten;
- e) conclusie: het voorstel heeft geen weerslag op de werking van de lokale besturen.

#### **5. Weerslag van het voorstel op het personeelskader en de personeelsbudgetten.**

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op het personeelsbestand en op het personeelsbudgetten.

#### **6. Kwaliteit van de regelgeving.**

Het voorstel van beslissing vergt geen opmaak van nieuwe Vlaamse regelgeving en is niet onderworpen aan een verplichting om een reguleringssimpactanalyse op te maken.

Er is geen impact op het gebied van administratieve lasten.

#### **7. Voorstel van beslissing.**

De Vlaamse Regering beslist:

1° niet akkoord te gaan met het voorontwerp van wet op de politie van de spoorwegen gelet op de bevoegdheidsoverschrijding in artikel 19 en wegens het feit dat bij het opleggen van erfdienstbaarheden en verplichtingen aan de naburige eigenaars van de spoorwegen onvoldoende rekening wordt gehouden met de belangen van de gewestelijke infrastructuurbeheerders.

2° de minister-president van de Vlaamse Regering te gelasten de federale minister van Mobiliteit van deze beslissing in kennis te stellen.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand,  
Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

Bijlagen:

- Adviesvraag d.d. 2 december 2016 van de federale minister van Mobiliteit;
- Advies van de Inspectie van Financiën

## TRADUCTION

## GOUVERNEMENT FLAMAND

LE MINISTRE FLAMAND DE LA MOBILITE, DES TRAVAUX PUBLICS, DE LA PERIPHERIE FLAMANDE DE BRUXELLES, DU TOURISME ET DU BIEN-ETRE DES ANIMAUX

## NOTE AU GOUVERNEMENT FLAMAND

Objet : Adoption de la position du gouvernement flamand sur l'avant-projet de loi sur la police des chemins de fer

## 1. Introduction

Conformément à l'article 6, § 4, 3°, de la Loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles, les gouvernements des Régions seront associés "à l'élaboration des règles de police générale et de la réglementation relatives aux communications et aux transports, ainsi qu'aux prescriptions techniques relatives aux moyens de communication et de transport". Cette association est régie par le Protocole de la Conférence interministérielle de la Mobilité, de l'Infrastructure et des Télécommunications.

## 2. Exposé

## 2.1. Contexte

Par courrier du 20 juin 2017 (réf. 00287/MJ/13320), le ministre fédéral de la Mobilité a sollicité l'avis du gouvernement flamand dans un délai de 2 mois. Cette demande d'avis a pour objet l'avant-projet de loi sur la police des chemins de fer belges

## 2.2. Commentaire général

Comme expliqué dans l'exposé des motifs, le présent avant-projet de loi reprend, en les coordonnant et en les adaptant, le contenu de la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer et le contenu de l'arrêté royal du 20 décembre 2007 portant règlement de police sur les chemins de fer. L'avant-projet a pour but d'introduire le concept d'amende administrative dans l'arsenal des mesures disponibles pour sanctionner des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire.

À l'heure actuelle, la poursuite des irrégularités visées par le présent projet de loi implique systématiquement une procédure lourde, longue et coûteuse.

La mise en place du mécanisme des amendes administratives poursuit un triple objectif :

- apporter dans un délai raisonnable une réponse effective à l'infraction commise, afin d'éviter un sentiment d'impunité chez les auteurs et d'incompréhension au sein du public et du personnel confronté aux incivilités ;
- réaliser d'importantes économies, à la fois d'argent, de temps et de moyens, chez Infrabel et à la SNCB ;
- désengorger le Parquet, les services de police et les tribunaux.

### 2.3. Commentaire des articles

L'article 1<sup>er</sup> dispose que la nouvelle loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

L'article 2 du présent avant-projet de loi définit les différentes notions utilisées dans le projet, comme 'agents constatateurs' et 'agents sanctionneurs'.

Concernant notamment les notions '*infrastructure ferroviaire*', '*gestionnaire de l'infrastructure*' et '*entreprise ferroviaire*', il est proposé de se limiter à renvoyer à la définition de ces notions contenue dans le Code ferroviaire, ce pour des raisons d'uniformité.

L'avant-projet de loi utilise la notion '*service de sécurité*' alors que le Code ferroviaire utilise la notion '*autorité de sécurité*'.

Le titre 2 du présent avant-projet de loi contient trois chapitres. Le premier chapitre (articles 3 à 11) présente les obligations du public en général, tandis que le deuxième chapitre (articles 12 à 18) détaille les obligations des voyageurs (ferroviaires). Les mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation sont abordées dans le troisième chapitre (articles 19 à 24).

Au titre 3 de l'avant-projet de loi "Respect de la réglementation relative à la police des chemins de fer", l'article 25 expose la mission des agents constatateurs et des agents sanctionneurs, ainsi que les conditions auxquelles ils doivent satisfaire. L'article 26 indique qui assume la responsabilité et qui se voit accorder l'accès pour les fichiers sécurisés dans lesquels sont sauvegardées les données à caractère personnel qui sont utilisées dans le cadre de l'exercice des compétences visées par le présent avant-projet de loi. L'article 27 détermine qui est habilité à retirer un titre de transport à un voyageur et sous quelles conditions cela peut se faire.

Le titre 4 de l'avant-projet de loi détermine quelles sanctions et autres mesures sont susceptibles d'être prises en cas d'infraction à la loi. Comme indiqué au chapitre 1<sup>er</sup>, le présent avant-projet pose pour principe que toute infraction est sanctionnée par une peine correctionnelle d'emprisonnement de huit jours à cinq ans et par une amende de 26 euros au moins, ou par une de ces peines seulement (article 28).

Par dérogation à ce principe, l'avant-projet prévoit que certains comportements :

- soit sortent de la sphère pénale et font uniquement l'objet d'une sanction administrative (article 29) ;
- soit restent pénalement incriminés ou sont sanctionnés par une amende administrative (article 30).

Les infractions sont réparties en quatre catégories. L'article 31 détermine quelles infractions relèvent de quelle catégorie, ainsi que l'amende correspondante.

L'article 32 précise quand l'action publique ou l'action administrative est éteinte, dans certains cas spécifiques, et quand ladite action pourra prendre cours.

Le chapitre 2 du titre 4 traite, dans sa section 1<sup>re</sup> (articles 33 et 34), des cas dans lesquels des peines judiciaires accessoires sont prévues et, dans sa section 2 (articles 35 à 38), des mesures administratives alternatives ou accessoires susceptibles d'être infligées par le gestionnaire de l'infrastructure ou par l'entreprise ferroviaire en cas de constat d'infractions spécifiques.

Le chapitre 3 du titre 4 traite successivement de la procédure relative à l'action publique (article 39) et de la procédure administrative (articles 40 à 49).

Le chapitre 4 (article 50) présente le mode de perception d'une amende administrative.

Le titre 5 contient les dispositions finales et transitoires.

L'article 51, § 1<sup>er</sup>, complète l'article 587 du Code judiciaire par un 16° rédigé comme suit : *"16° sur les demandes prévues à l'article 37, § 5, de la loi sur la police des chemins de fer."*

L'article 51, § 2, complète l'article 601ter du Code judiciaire par un 6° rédigé comme suit : *"6° du recours introduit contre la décision d'infliger la sanction visée aux articles 29 et 30 de la loi sur la police des chemins de fer, par l'agent sanctionnateur désigné à cet effet."*

L'article 52, § 1, complète l'article 36 de la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse, à la prise en charge des mineurs ayant commis un fait qualifié infraction et à la réparation du dommage causé par ce fait par un 7° rédigé comme suit : *"7° du recours introduit par requête écrite et gratuite contre la décision d'imposer une sanction administrative visée aux articles 29 et 30 de la loi sur la police des chemins de fer, à l'égard des mineurs ayant atteint l'âge de quatorze ans accomplis au moment des faits."*

L'article 52, § 2, complète l'article 38 de la même loi du 8 avril 1965 par un 3° rédigé comme suit : *"3° l'article 29 et l'article 30 de la loi sur la police des chemins de fer, si le mineur a atteint l'âge de quatorze ans accomplis au moment des faits."*

L'article 53 complète l'article 15 de la loi du 28 avril 2010 portant des dispositions diverses par un alinéa 3 rédigé comme suit : *"La médiation ne suspend pas la procédure d'amende administrative engagée à l'encontre du voyageur ou de l'utilisateur."*

L'article 54 du présent avant-projet de loi abroge la loi du 25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer.

Enfin, l'article 55 dispose que les procédures en cours au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi demeurent régies par les dispositions légales et réglementaires qui étaient en vigueur au moment de l'introduction de ces procédures.

## 2.4. Commentaire juridique

### a. L'article 19 de l'avant-projet est entaché d'un excès de compétence.

Même si l'avant-projet de loi sur la police des chemins de fer porte principalement sur des compétences fédérales, force est néanmoins de constater qu'avec l'avant-projet de loi sur la police des chemins de fer, l'autorité fédérale empiète aussi sur le domaine des Régions.

L'article 19 de l'avant-projet dispose ce qui suit : *"Les chemins de fer sont classés dans la grande voirie. Les places de stationnement et les chemins d'accès, créés pour aboutir aux gares sont classés dans la petite voirie, sauf les exceptions à déterminer par arrêté royal."*

Les Régions sont compétentes pour *"les routes et leurs dépendances"* et *"le régime juridique de la voirie terrestre et des voies hydrauliques, quel qu'en soit le gestionnaire, à l'exclusion des voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges"*. (article 6, § 1, X, 1° et 2°bis, de la Loi spéciale de réformes institutionnelles)

L'exception définie pour les *"voies ferrées gérées par la Société nationale des chemins de fer belges"* concerne uniquement les *"voies ferrées"* et dépendances éventuelles, mais ne peut être interprétée de façon plus large.

La manière dont l'article 19 de l'avant-projet de loi est formulé, va beaucoup plus loin.

Il n'appartient pas à l'autorité fédérale de classer les voies (autres que les voies ferrées) en grandes ou petites voies.

Il ressort des travaux préparatoires relatifs aux dispositions concernées de la loi spéciale que la compétence des Régions doit être entendue au sens large. Il s'agit en l'occurrence d'une compétence entière, qui comprend notamment le classement des voies. (Rapport de la Commission sur la Loi spéciale du 16 juillet 1993 visant à achever la structure fédérale de l'Etat, Doc. parl. Sénat, 1992-1993, n° 558/5, 412-413)

Le classement en grandes et petites voies remonte historiquement au dix-neuvième siècle. Les routes de l'Etat et des provinces étaient considérées comme des grandes voies. Les autres routes (comme les chemins communaux et les chemins vicinaux) étaient considérées comme des petites voies.

Le classement en grandes et petites voies tel que repris dans l'avant-projet de loi n'est désormais plus de mise.

La base légale pour le classement des voies en Région flamande est aujourd'hui constituée par l'article 192 du Décret communal, aux termes duquel le Gouvernement flamand arrête, après avis du conseil communal en question, quelles sont les voies sur le territoire de la commune qui sont considérées comme voies régionales. Si ces voies existantes ne sont pas considérées comme voies régionales, elles sont alors considérées comme voies communales, moyennant l'accord du conseil communal.

Il n'est plus question ici de grandes et petites voies.

En tout état de cause, il n'appartient pas à l'autorité fédérale de procéder à un classement des voies publiques.

La portée de la formulation générale selon laquelle *"les places de stationnement et les chemins d'accès, créés pour aboutir aux gares sont classés dans la petite voirie"* n'est en outre pas claire.

Le commentaire de l'article 19 indique que cet article n'appelle pas de commentaires particuliers dans la mesure où il s'agit en l'occurrence d'une reprise de l'article 1er de la loi du 25 juillet 1891. De toute évidence, la situation était totalement différente en 1891. Non seulement il n'était à l'époque pas encore question de régionalisation des routes et leurs dépendances, mais, qui plus est, les notions de grandes et petites voies étaient usuelles à ce moment-là, ce qui n'est plus le cas aujourd'hui.

L'intention est-elle de considérer "*les places de stationnement et les chemins d'accès, créés pour aboutir aux gares*" comme des chemins communaux ? Les 'petites voies' sont-elles utilisées comme synonyme pour 'chemins communaux' ?

Ce type de problématique ne relève en aucun cas de la compétence de l'autorité fédérale et ne peut dès lors faire l'objet d'un avant-projet de loi.

Il n'est en l'occurrence également pas possible d'adopter comme position que les places de parking et les voies d'accès pourraient être considérées comme des dépendances de la voie ferrée, qui relèvent quant à elles de la compétence de l'autorité fédérale. Cela reviendrait à conférer un contenu beaucoup trop large à la notion de "dépendance". Il ressort précisément du fait de recourir au classement en grandes et petites voies qui était traditionnellement effectué pour la circulation routière (et non pour la circulation ferroviaire), que nous sommes en présence d'un excès de compétence.

b. Les dispositions de l'article 11 ne portent pas sur la voie publique.

L'article 11 de l'avant-projet de loi contient un certain nombre de dispositions concernant la circulation, l'arrêt et le stationnement de véhicules.

Il convient d'observer à cet égard que ces dispositions peuvent porter uniquement sur des endroits qui ne sont pas considérés comme appartenant à la voie publique.

Certes, il semble entrer dans l'intention du projet de loi d'appliquer ladite mesure sur les seuls terrains 'du gestionnaire de gare, du gestionnaire de parking, ou d'une filiale...'.

Cependant, si des mesures de circulation sont prises sur la voie publique, d'autres réglementations doivent être prises en compte (comme le Décret du 16 mai 2008 relatif aux règlements supplémentaires sur la circulation routière et sur la pose et le coût de la signalisation routière, entre autres). Il n'appartient pas à l'autorité fédérale de déroger à ces dispositions.

c. Mesures relatives à la conservation des chemins de fer

Les articles 20 à 24 de l'avant-projet établissent des servitudes légales sur les biens immobiliers attenants aux voies de chemin de fer pour assurer la conservation des chemins de fer et la sûreté de leur exploitation. Les articles 31, § 4, 32, § 2, 34 et 37 établissent la répression quant à ces servitudes.

Cette façon de faire porte gravement atteinte au droit de propriété des riverains des voies de chemin de fer.

Dans son avis 50.543/3 du 22 novembre 2011 concernant l'avant-projet de décret portant des dispositions diverses en matière d'énergie, le Conseil d'Etat a souligné la nécessité d'un équilibre équitable entre les droits et intérêts à la fois des bénéficiaires des servitudes légales et des propriétaires/titulaires du droit réel qui est grevé par les servitudes (cf. point 4 de l'avis).

L'avant-projet de loi accorde de très larges pouvoirs au gestionnaire de l'infrastructure pour intervenir d'office. Selon le Conseil d'Etat (dans le même avis 50.543/3), des interventions effectuées sans que les propriétaires soient indemnisés en contrepartie constitueraient une trop grande atteinte au droit de propriété. Le Conseil d'Etat va même plus loin en se demandant si en tous les cas, le propriétaire ne doit pas être indemnisé pour les travaux qu'il effectue (cf. point 4.1. de l'avis).

Force est en tout cas d'observer que dans beaucoup de situations, c'est la Région qui est le propriétaire voisin du "gestionnaire de l'infrastructure". Très souvent, l'infrastructure routière régionale et communale jouxte physiquement l'infrastructure ferroviaire. L'adoption de dispositions très générales à propos des servitudes qui grèvent les terrains limitrophes des voies de chemin de fer est susceptible d'avoir pour effet que la Région éprouve de très grandes difficultés, voire une impossibilité à exercer ses propres compétences.

Il est dès lors indiqué que les dispositions très strictes visant à protéger les voies de chemin de fer (et qui semblent de toute façon aller trop loin au regard de la position adoptée par le Conseil d'Etat) soient à tout le moins assorties d'une possibilité de dérogation dans l'intérêt public. En effet, les gestionnaires de la voirie et les gestionnaires des voies navigables doivent eux aussi pouvoir disposer de la possibilité d'exercer leurs compétences.

## 2.5. Proposition de décision

Il est proposé au gouvernement flamand de ne pas marquer son accord sur le présent avant-projet de loi sur la police des chemins de fer, eu égard à l'excès de compétence entachant l'article 19. Le classement des voies est une compétence des Régions et non de l'autorité fédérale. En outre, pour imposer des servitudes et des obligations aux propriétaires voisins des voies de chemin de fer, il convient de tenir compte des intérêts des gestionnaires d'infrastructure régionaux.

## 3. Répercussion de la proposition de décision sur le budget de la Communauté flamande

La proposition n'a pas de répercussion sur le budget de la Communauté flamande.

En application de l'article 6, § 6, de l'arrêté du Gouvernement flamand du 19 janvier 2001 relatif au contrôle budgétaire et à l'établissement du budget, l'accord motivé du ministre flamand compétent pour le budget n'est pas requis pour ce dossier.

L'avis favorable de l'Inspection des Finances a été donné le 1<sup>er</sup> septembre 2017.

#### 4. Répercussion de la proposition pour les administrations locales

- a) Personnel : les présents projets n'ont pas de répercussion en termes d'affectation de personnel.
- b) Dépenses de fonctionnement : la proposition n'a pas de répercussion sur les dépenses courantes.
- c) Investissements et dette : la proposition n'engendre pas d'investissements.
- d) Recettes : la proposition ne produit pas de recettes supplémentaires.
- e) Conclusion : la proposition n'a pas de répercussion sur le fonctionnement des administrations locales.

#### 5. Répercussion de la proposition sur le cadre du personnel et les budgets du personnel

La proposition de décision n'a pas de répercussion sur l'effectif du personnel, ni sur les budgets du personnel.

#### 6. Qualité de la réglementation

La proposition de décision ne requiert pas l'élaboration d'une nouvelle réglementation flamande et n'est pas soumise à l'obligation de réaliser une analyse d'impact de la réglementation.

Il n'y a aucun impact en termes de charges administratives.

#### 7. Proposition de décision

Le Gouvernement flamand décide :

1° de ne pas marquer son accord sur l'avant-projet de loi sur la police des chemins de fer, eu égard à l'excès de compétence entachant l'article 19 et au fait qu'il ne tient pas suffisamment compte des intérêts des gestionnaires d'infrastructure régionaux pour imposer des servitudes et des obligations aux propriétaires voisins des voies de chemin de fer ;

2° de charger le ministre-président du Gouvernement flamand de porter cette décision à la connaissance du ministre fédéral de la Mobilité.

Le ministre flamand de la Mobilité, des Travaux publics, de la périphérie  
flamande de Bruxelles, du Tourisme et du Bien-être des animaux

Ben WEYTS

Annexes :

- demande d'avis faite par le ministre fédéral de la Mobilité le 2 décembre 2016 ;
- avis de l'Inspection des Finances.

**Advies nr 13/2017 van 15 maart 2017**

Betreft: Voorontwerp van Wet op de politie van de spoorwegen (CO-A-2017-005)

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer (hierna de "Commissie");

Gelet op de wet van 8 december 1992 tot bescherming van de persoonlijke levenssfeer ten opzichte van de verwerking van persoonsgegevens (hierna "WVP"), inzonderheid artikel 29;

Gelet op het verzoek om advies van de Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, ontvangen op 24 januari 2017;

Gelet op het verslag van mevrouw Mireille Salmon;

Brengt op 15 maart 2017 het volgend advies uit:

**Voorafgaande opmerking**

De Commissie vestigt er de aandacht op dat er recent nieuwe Europese regelgeving inzake de bescherming persoonsgegevens uitgevaardigd werd: betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens. Deze akten verschenen in het Europese Publicatieblad van 4 mei 2016<sup>1</sup>.

De Verordening, meestal GDPR of AVG (general data protection regulation) genaamd, is twintig dagen na publicatie of op 24 mei 2016 van kracht en wordt, twee jaar later automatisch van toepassing, zijnde op 25 mei 2018. De richtlijn voor politie en justitie moet via nationale wetgeving omgezet worden tegen uiterlijk 6 mei 2018.

Voor de Verordening betekent dit dat vanaf 24 mei 2016, gedurende de uitvoeringstermijn van twee jaar, op de lidstaten enerzijds een positieve verplichting rust om alle nodige uitvoeringsbepalingen te nemen en anderzijds ook een negatieve verplichting, de zogenaamde "onthoudingsplicht". Laatstgenoemde plicht houdt in dat er geen nationale wetgeving mag worden uitgevaardigd die het door de Verordening beoogde resultaat ernstig in gevaar zou brengen. Ook voor de Richtlijn gelden gelijkaardige principes.

Het verdient dan ook aanbeveling om desgevallend nu reeds op deze akten te anticiperen. Het behoort in de eerste plaats aan de adviesaanvrager(s) toe om hiermee rekening te houden in zijn (hun) voorstellen of ontwerpen. De Commissie heeft in onderhavig advies, in de mate van het mogelijke en onder voorbehoud van mogelijke bijkomende toekomstige standpunten, alvast gewaakt over de hoger geschetste negatieve verplichting.

**A. Onderwerp en context van de aanvraag**

1. De Minister van Mobiliteit, belast met Belgocontrol en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (hierna de "aanvrager") vraagt het advies van de Commissie over het voorontwerp van Wet op de politie van de spoorwegen (hierna het "voorontwerp").

<sup>1</sup> Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens, en tot opheffing van de richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming).

Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad.

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=OJ:L:2016:119:TOC>

Advies 13/2017 - 3/11

2. Het voorontwerp strekt ertoe de administratieve geldboete in te voeren om gedragingen te bestraffen die in strijd zijn met de verplichtingen inzake het gebruik van de trein (ook in de stations en de parkings voor reizigers) en de veiligheid van de spoorweginfrastructuur. Het herneemt, coördineert en past de twee belangrijkste teksten aan tot regeling van de spoorwegpolitie, namelijk de wet van 25 juli 1891 *houdende herziening der wet van 15 april 1843, op de politie der spoorwegen* en het koninklijk besluit van 20 december 2007 *houdende reglement van de politie op de spoorwegen*.
3. Het door de aanvrager met de invoering van het mechanisme van administratieve sancties beoogde doeleinde is drievoudig: een afdoend antwoord bieden op de gepleegde inbreuk binnen een redelijke termijn, belangrijke besparingen realiseren op het niveau van de NMBS en Infrabel alsook de parketten en rechtbanken ontlasten. Onder de gedragingen die het voorontwerp efficiënter wil bestraffen bevinden zich onder meer het vandalisme en het beschadigen van materieel of spoorweginfrastructuur, 'trespassing', onregelmatigheden met de vervoerbewijzen (die in sommige gevallen aanleiding zijn tot agressie ten opzichte van de treinbegeleiders tijdens controles), of ook alle gedragingen die de veiligheid van de spoorwegexploitatie in gevaar brengen.
4. De aanvrager legt uit dat het ontwerp is geïnspireerd op bestaande teksten, zoals de teksten tot regeling van de gemeentelijke administratieve boetes en de boetes waarin voorzien is in de wetgeving die van toepassing is op de andere openbaarvervoermaatschappijen (De Lijn, MIVB, TEC). De Commissie merkt op dat hij de overtredingen in vier categorieën onderverdeelt die per etappe steeds strenger worden bestraft.
5. De Commissie bracht op 19 mei 2010 de aanbeveling uit eigen beweging nr. 04/2010 uit betreffende de gemeentelijke administratieve sancties<sup>2</sup> die mutatis mutandis kan toegepast worden op de politie van de spoorwegen en in het licht waarvan de onderhavige analyse zal worden aangevat<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Maar waarvan de inhoud zich concentreerde op de administratieve boeten, [https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/aanbeveling\\_04\\_2010\\_0.pdf](https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/aanbeveling_04_2010_0.pdf).

<sup>3</sup> Zie eveneens haar advies 04/2013 van 30 januari 2013 betreffende het voorontwerp van wet betreffende de gemeentelijke administratieve sancties met het oog op de bestrijding van de overlast, [https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies\\_04\\_2013.pdf](https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_04_2013.pdf).

Advies 13/2017 - 4/11

**B. ONDERZOEK VAN HET VOORONTWERP****B.1. Structuur van het voorontwerp**

6. Het voorontwerp begint met het definiëren van de gebruikte begrippen, onder andere die van vaststellende ambtenaren en bestraffende ambtenaren (titel 1). Het vermeldt vervolgens de verplichtingen van het publiek, van de reizigers en de aangelanden van de spoorwegen die gepaard gaan met een reeks verbodsbepalingen (titels 2 en 3). Het behandelt ten slotte de sancties voor de inbreuken op de vastgelegde regels door de invoering van een mechanisme van primaire administratieve sanctie (feiten die uit het strafrecht zijn gehaald) of secundaire (ingevolge mogelijke gerechtelijke vervolging) waarvan het de procedure beschrijft (titel 4).

**B.2. Toepassing van de WVP op de procedure van de administratieve boete****B.2.1. Verwerking van gevoelige persoonsgegevens**

7. Een mechanisme van administratieve sancties impliceert noodzakelijkerwijs een verwerking van persoonsgegevens tijdens de twee etappes van de procedure.
8. De overtredingen die het onderwerp vormen van een proces-verbaal in het stadium van de vaststelling (artikelen 39 tot 41 van het voorontwerp) en vervolgens de sanctieprocedure als dusdanig impliceren verschillende communicaties met de overtreder (artikel 42 en volgende van het voorontwerp).
9. De behandeling van de overtredingen vergt bijgevolg de inzameling, registratie, bewaring en gebruik van de persoonsgegevens van de overtreder, in de meeste gevallen met behulp van geautomatiseerde middelen.

**B.2.2. Rechtmatigheid van de verwerking en proportionaliteit van de verwerkte gegevens**

10. De gegevens moeten voor welbepaalde, uitdrukkelijk omschreven en gerechtvaardigde doeleinden worden verzameld en mogen niet verder worden verwerkt op een wijze die niet met deze doeleinden verenigbaar is. De Commissie merkt op dat dit doeleinde algemeen wordt beschreven in de memorie van toelichting en in de artikelen 29 en 30 van het voorontwerp vermits het gaat om het doeltreffender bestraffen van overtredingen op het politiereglement van de spoorwegen. Dit gezegd zijnde zullen de uitgevoerde verwerkingen kaderen in meer precieze doeleinden, namelijk het vaststellen van de overtredingen, het bestraffen van de overtredingen

Advies 13/2017 - 5/11

en de strafuitvoering (onder meer de betaling van de boete). Het zou zinvol zijn om in de tekst van het voorontwerp te vermelden dat de verwerkingen van persoonsgegevens kunnen plaatsvinden voor deze welbepaalde doeleinden.

11. De verwerking slaat op zogenaamde gerechtelijke gegevens in de zin van artikel 8 van de WVP waarvoor een zeer strikt rechtmatigheidsbeginsel geldt. Een dergelijke verwerking is in onderhavig geval toegestaan als de verwerking noodzakelijk is voor de verwezenlijking van doeleinden die door of krachtens een wet, een decreet of een ordonnantie zijn vastgesteld (artikel 8, §2, b) van de WVP).
12. De bedoelde wettelijke bepaling moet voldoende precies zijn, beantwoorden aan een dwingende maatschappelijke behoefte en evenredig zijn met de nagestreefde legitieme doelstelling<sup>4</sup>.
13. Omdat de vermeldingen van de procedures, met name deze voor de processen-verbaal van vaststelling, niet gespecificeerd zijn in het voorontwerp, weet de Commissie niet welke persoonsgegevens daarin zullen worden opgenomen. Zij herinnert eraan dat de vermelde persoonsgegevens toereikend, ter zake dienend en niet overmatig dienen te zijn uitgaande van de doeleinden waarvoor ze werden verkregen.

### B.2.3. Verantwoordelijkheid voor de verwerking

14. Momenteel worden de overtredingen op het reglement van de spoorwegpolitie vastgesteld via proces-verbaal dat overgemaakt wordt aan het parket, onder meer door de personeelsleden van HR Rail die ter beschikking zijn gesteld van de NMBS en van Infrabel en door de beëdigde ambtenaren van het Bestuur dat bevoegd is voor het spoorwegvervoer die door de Koning werden aangewezen (artikel 10 van de wet van 25 juli 1891 *houdende herziening der wet van 15 April 1843, op de politie der spoorwegen*). De nieuwe definitie van vaststellende ambtenaar heeft meer in het algemeen<sup>5</sup> betrekking op de ambtenaren en agenten van de politiediensten, alsook de personeelsleden van de stationsbeheerder, van de infrastructuurbeheerder, van de spoorwegondernemingen en van de veiligheidsdienst, aangewezen door de Koning en daartoe beëdigd als officier of agent van gerechtelijke politie (artikel 2, 17° van het voorontwerp).
15. In dezelfde zin zijn de bestraffende ambtenaren bevoegd voor het opleggen van de boetes volgens het voorontwerp, de ambtenaren aangewezen onder het personeel van de stationsbeheerder, van de infrastructuurbeheerder, van de spoorwegondernemingen belast met

<sup>4</sup>De Commissie verwijst hier naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof (cf. haar advies nr. 23/2008 van 11 juni 2008 betreffende het voorontwerp van wet houdende oprichting van de authentieke bron van voertuiggegevens [https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies\\_23\\_2008\\_0.pdf](https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/advies_23_2008_0.pdf), onder meer punt 54).

<sup>5</sup> Naast de ambtenaren en agenten van de politiediensten.

Advies 13/2017 - 6/11

taken van openbare dienst en met de hoedanigheid van een administratieve overheid of van de veiligheidsdienst (artikel 2, 18° van het voorontwerp) Er wordt verduidelijkt dat deze laatste niet dezelfde persoon kan zijn als de vaststellende ambtenaar maar tot hetzelfde bedrijf of dezelfde eenheid mag behoren op voorwaarde dat hij of zij behoort tot een verschillende en onderscheiden dienst die een totaal onafhankelijk optreden waarborgt.

16. De Commissie noteert dat elke administratieve geldboete die werd opgelegd wegens één of meer overtredingen bedoeld in dit voorontwerp van wet of de uitvoeringsbesluiten ervan, wordt geïnd ten gunste van het bedrijf waarvan de bestraffende ambtenaar afhangt (artikel 50 van het voorontwerp).
17. Het samen lezen van artikel 1, §4 van de WVP dat de verantwoordelijke voor de verwerking definieert en de voormelde bepalingen van het voorontwerp doet besluiten dat het bedrijf dat betrokken is bij de vaststelling en/of de bestraffing verantwoordelijk is voor de verwerking. Aangezien de vaststellende en de bestraffende ambtenaren geacht worden alle soorten overtredingen op de spoorwegpolitie vast te stellen en te bestraffen en de gegevens bijgevolg kunnen worden doorgegeven tussen verschillende bij het voorontwerp bedoelde bedrijven, vraagt de Commissie de aanvrager de verantwoordelijke voor de verwerking .
18. Aangezien de de vaststellende en de bestraffende ambtenaren geacht worden persoonsgegevens te verwerken, is het aangewezen dat er aan hun aanduiding bepaalde vereisten verbonden zijn die erop gericht zijn de vertrouwelijkheid van de gegevens sterker te beschermen.
19. De Commissie stelt zich in dat verband vragen bij de aanduiding van de vaststellende ambtenaar en de bestraffende ambtenaar. Er wordt enkel bepaald dat de eerstgenoemden worden aangeduid door de Koning zonder verdere verduidelijking. Over de bestraffende ambtenaren wordt niets bepaald. Zij verzoekt de aanvrager zijn voorontwerp ter zake te vervolledigen.
20. Het voorontwerp voorziet ook in een integriteitsvoorwaarde voor de vaststellende ambtenaren die zich uit in het ontbreken van bepaalde veroordelingen in hun hoofde, te bewijzen op het ogenblik van hun aanduiding door de overhandiging van een minder dan 6 maanden oud uittreksel uit hun strafregister aan de door de Koning aangeduide ambtenaar bij wie zij de eed afleggen (artikel 25, §4 van het voorontwerp). Het maakt voor de vaststellende en bestraffende ambtenaren eveneens gewag van een opleiding en het slagen in een passende proef waarvan de nadere regels in een in de ministerraad overlegd koninklijk besluit zullen worden bepaald (artikel 25, §5 van het voorontwerp). Het verduidelijkt dat de "vaststellende en bestraffende ambtenaren die als personeelslid reeds in dienst zijn van de stationsbeheerder, van de infrastructuurbeheerder, van de spoorwegondernemingen of van de veiligheidsdienst op het

Advies 13/2017 - 7/11

ogenblik dat deze wet in werking treedt, een opleiding krijgen die ten minste betrekking heeft op de kennis van onderhavige wet en van de strafwet, op conflictbeheer alsmede op de vaststelling en opmaak van een proces-verbaal".

21. De Commissie is verwonderd over deze laatste vermelding aangezien de functie van bestraffende ambtenaar inzake spoorwegpolitie door dit voorontwerp wordt gecreëerd. Zij stelt zich eveneens vragen bij het ontbreken van een integriteitsvoorwaarde in hoofde van de bestraffende ambtenaar. Zij herinnert er eveneens aan dat deze laatste zal genoopt worden om gevoelige gegevens te verwerken die enkel zouden mogen verwerkt worden door betrouwbare personen. De Commissie meent eveneens dat deze integriteit zou moeten geëvalueerd worden in de tijd en dus ook voor de in dienst zijnde ambtenaren, via bijvoorbeeld een elektronische raadpleging van het strafregister die zou moeten omkaderd worden.
22. Meer in het algemeen beschouwt zij de aanduidingsvoorwaarden nogal licht gelet op de bevoegdheden die worden verleend, zowel aan de vaststellende ambtenaar - die overtredingen kan vaststellen via proces-verbaal tot bewijs van het tegendeel, vervoersbewijzen controleren, de identiteit controleren ( om de eerbiediging te controleren van de vervoersvoorwaarden of ingeval van overtreding) en het vervoersbewijs intrekken - als aan de bestraffende ambtenaar, die sancties kan opleggen. Zij verwijst in dit verband naar de reglementering met betrekking tot de gemeentelijke administratieve sancties die ook voorziet in diplomavoorwaarden en een stelsel van onverenigbaarheden<sup>6</sup>. Betreffende de bestraffende ambtenaar zijn in deze reglementering eveneens een advies van de Procureurs des Konings en onafhankelijkheidswaarborgen voorzien. Zij meent eveneens dat de opleiding ook zou moeten handelen over de materie inzake bescherming van persoonsgegevens, gegevens die de ambtenaren zullen moeten verwerken, onder meer op het ogenblik van de inzameling bij de betrokkene of bij raadplegingen van het Rijksregister of van het repertorium van de Directie inschrijving van de Voertuigen (DIV) (cf. infra).

#### B.2.4. Informatieverstrekking aan de betrokkene

23. In het raam van de WVP is de informatieverstrekking een belangrijk beginsel dat onder meer een transparante en eerlijke verwerking moet garanderen. Aangezien het in de onderhavige context gaat om de verwerking van gevoelige, met name gerechtelijke gegevens, is deze informatieverstrekking nog relevanter.

<sup>6</sup> Zie het koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de minimumvoorwaarden inzake selectie, aanwerving, opleiding en bevoegdheid van de ambtenaren en personeelsleden die bevoegd zijn tot vaststelling van inbreuken die aanleiding kunnen geven tot de oplegging van een gemeentelijke administratieve sanctie en het Koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de kwalificatie- en onafhankelijkheidsvoorwaarden van de ambtenaar belast met de oplegging van de administratieve geldboete en tot inning van de boetes in uitvoering van de wet betreffende de gemeentelijke administratieve sancties.

Advies 13/2017 - 8/11

24. In het raam van de vaststelling van een overtreding kunnen de persoonsgegevens worden ingezameld bij de betrokkene. Artikel 9, §1 van de WVP zal in principe moeten worden nageleefd, behalve door politie-ambtenaren en -agenten van de politiediensten die van deze verplichting vrijgesteld zijn krachtens artikel 3, §5 van de WVP. Volgens dit artikel dient de betrokkene geïnformeerd te worden over het volgende:
- a) de naam en het adres van de verantwoordelijke voor de verwerking en, in voorkomend geval, van diens vertegenwoordiger;
  - de doeleinden van de verwerking;
  - andere bijkomende informatie, met name :
    - o de ontvangers of categorieën van ontvangers van de gegevens;
    - o het al dan niet verplichte karakter van het antwoord en de eventuele gevolgen van niet-beantwoording;
    - o het bestaan van een toegang en verbetering van de hem betreffende gegevens; behalve indien die verdere informatie, met inachtneming van de specifieke omstandigheden waaronder de persoonsgegevens verkregen worden, niet nodig is om tegenover de betrokkene een eerlijke verwerking te waarborgen..
25. De Commissie merkt op dat de eenvoudigste wijze om aan deze verplichting te voldoen er zou in bestaan te voorzien in de overhandiging van een kopie van het proces-verbaal aan de overtreder door de vaststellende ambtenaar met vermelding van deze informatie en de rechten op toegang en verbetering (zie eveneens hierna punt B.2.5.).
26. Het recht op informatie impliceert eveneens dat de betrokkene steeds de hoedanigheid van de vaststellende ambtenaar moet kunnen verifiëren, die eventueel zijn gegevens verzamelt. De Commissie merkt in dit verband op dat de vaststellende ambtenaren in het bezit zijn van een legitimatiekaart in het raam van de vaststelling van overtredingen. De Commissie wenst dat deze ambtenaren deze kaart steeds zichtbaar zouden dragen aangezien er blijkbaar geen uniformplicht bestaat zoals dit het geval is inzake de gemeentelijke administratieve sancties<sup>7</sup>. Zij verzoekt de aanvrager eveneens de identificatie-elementen te verduidelijken die op deze kaart moeten voorkomen, eventueel via reglementaire weg, opdat betrokkenen zich passend zouden kunnen verdedigen ingeval van misbruik vanwege een vaststellende ambtenaar.
27. De persoonsgegevens kunnen ook onrechtstreeks worden verkregen. Het voorontwerp bepaalt ook dat "de vaststellende ambtenaren wier functie het vereist en de bestraffende ambtenaren

<sup>7</sup> Zie artikel 3, 3de lid van Koninklijk besluit van 21 december 2013 tot vaststelling van de minimumvoorwaarden inzake selectie, aanwerving, opleiding en bevoegdheid van de ambtenaren en personeelsleden die bevoegd zijn tot vaststelling van inbreuken die aanleiding kunnen geven tot de oplegging van een gemeentelijke administratieve sanctie.

Advies 13/2017 - 9/11

toegang hebben tot het Rijksregister" en dat "het personeel van de veiligheidsdienst en de bestraffende ambtenaren toegang hebben tot de Directie Inschrijvingen van Voertuigen", mits vooraf een machtiging wordt bekomen, respectievelijk van het Sectoraal Comité van het Rijksregister en het Sectoraal Comité voor de Federale Overheid.

28. De Commissie stelt zich vragen bij de noodzaak van dergelijke toegangen voor de vaststellende ambtenaren, zelfs wanneer het voorontwerp specificeert "wier functie het vereist". De Wet van 24 juni 2013 *betreffende de gemeentelijke administratieve sancties* (hierna "GAS-wet") beperkt op haar beurt de toegang tot enkel de sanctionerende ambtenaar. Zij verzoekt de aanvrager de noodzaak en de beoogde functies te motiveren.
29. Zij verzoekt de aanvrager om in plaats van machtigingen te vragen aan de bevoegde Sectorale comités, rechtstreeks in het voorontwerp de relevante gegevens op te sommen waartoe de ambtenaren toegang zouden moeten krijgen en deze toegang te motiveren in de Memorie van Toelichting.

#### B.2.5. Recht van inzage van de betrokkene

30. De betrokkene moet zijn recht op toegang kunnen uitoefenen bij de verantwoordelijke voor de verwerking. Behoudens wanneer de gegevens worden verwerkt door ambtenaren en<sup>8</sup> -agenten van de politiediensten, is deze toegang rechtstreeks.
31. De Commissie stelt vast dat de overtreder krachtens artikel 43, §1 van het voorontwerp het recht heeft om bij de bestraffende ambtenaar "zijn dossier te raadplegen". Het gaat om een belangrijk recht dat in de praktijk het in artikel 10 van de WVP bepaalde recht op toegang deels dekt. Teneinde het recht op toegang in de zin van de WVP alsook het recht op verbetering in de zin van artikel 12 van de WVP ten volle te waarborgen, beveelt de Commissie aan in voormeld artikel eveneens naar deze rechten te verwijzen.

#### B.2.6. Bewaring van de gegevens:

32. Krachtens artikel 5, §1, 5°, van de WVP mogen persoonsgegevens niet langer worden bewaard, in een vorm die het mogelijk maakt de betrokkenen te identificeren, dan noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de doeleinden waarvoor zij worden verkregen of verder verwerkt.

<sup>8</sup> De betrokkene kan dan overeenkomstig artikel 13 van de WVP gebruik maken van een onrechtstreeks recht op toegang via de Commissie.

Advies 13/2017 - 10/11

33. Het voorontwerp beperkt er zich toe te vermelden "In het kader van de uitoefening van de bevoegdheden waarin deze wet voorziet, zullen de persoonsgegevens behandeld en bewaard worden met naleving van de wetgeving die ter zake van toepassing is" (artikel 26, §4 van het voorontwerp).
34. De Commissie merkt op dat gegevens hoogstwaarschijnlijk ook voor andere gevallen zullen verwerkt worden dan enkel voor eenvoudige dossiers in verband met een overtreding aangezien er sprake is van specifieke regels ingeval van recidive. De Commissie vraagt meer omkadering in dit verband.
35. Vanaf het ogenblik dat gegevens betreffende de antecedenten van de betrokkenen zullen worden bewaard, stelt zich de kwestie van de bewaring en de uitwissing, de toegankelijkheid en de veiligheidsmaatregelen. De Commissie merkt op dat zij tevreden was dat het register van de administratieve sancties geïntegreerd werd in de GAS-wet en verzoekt de aanvrager na te denken over een gelijkaardige omkadering. Zo kan er onder meer geen sprake van zijn dat zich uiteenlopende bewaringstermijnen ontwikkelen in functie van de verantwoordelijke voor de verwerking of het betrokken soort feit. Er moet voor de gegevens op z'n minst een maximale bewaringstermijn worden bepaald in functie van hun nut ingeval van recidive.

#### B.2. Beveiligingsmaatregelen

36. Aangezien elke verantwoordelijke voor de verwerking in het raam van het voorontwerp zal genoopt worden om persoonsgegevens te bewaren, is het gepast om het belang te onderstrepen van het nemen van passende technische en organisatorische maatregelen, gelet op onder andere de gevoeligheid van de gegevens met een gerechtelijk karakter.
37. De Commissie vestigt de aandacht op de bepalingen van artikel 16 van de WVP, en vermist het gaat om gegevens van gerechtelijke aard op deze van artikel 25 van het koninklijk besluit van 13 februari 2001 ter uitvoering van de WVP. Zij verwijst eveneens naar de aanbevelingen, referentiemaatregelen en richtlijnen die zij ter zake heeft uitgebracht.<sup>9</sup>
38. De Commissie merkt op dat het fundamenteel is dat de voormelde veiligheidsmaatregelen in de praktijk worden toegepast. Zo zullen de gegevens betreffende de vaststellingen en sancties, naast andere maatregelen, duidelijk gescheiden moeten worden van andere, onder meer commerciële gegevens, enkel toegankelijk zijn voor de betrokken ambtenaren en moet er een logging zijn van de toegangen. Teneinde de in het voorontwerp bedoelde actoren te sensibiliseren vraagt zij dat

<sup>9</sup> Zie <https://www.privacycommission.be/nl/consulent-inzake-informatiebeveiliging>.

Advies 13/2017 - 11/11

deze principes op z'n minst zouden onderstreept worden in de memorie van toelichting bij het ontwerp.

## OM DIE REDENEN

### De Commissie

**brengt een gunstig advies uit** over het mechanisme van administratieve sanctie voor de overtredingen op de politie van de spoorwegen dat wordt ingevoerd met het voorontwerp op voorwaarde dat rekening wordt gehouden met de opmerkingen die geformuleerd werden in de punten 13, 25, 28, 29, 31 en 38;

**brengt een ongunstig advies uit** over de volgende punten van het voorontwerp, behalve indien rekening wordt gehouden met haar opmerkingen aangaande deze punten:

- het ontbreken van de vermelding in de tekst van het voorontwerp van de verwerkingen van persoonsgegevens die plaatsvinden ingevolge de procedures van vaststelling en administratieve sancties en de precies beoogde doeleinden (punt 10);
- het ontbreken van een duidelijke aanwijzing van de verantwoordelijken voor de verwerking in functie van de verwerkingen (punt 17);
- ontbreken van een werkwijze voor aanduiding van de bestraffende ambtenaren (punt 19);
- de soepelheid van de aanduidingsvoorwaarden voor de ambtenaren, onder meer het ontbreken van een integriteitsvoorwaarde in hoofde van de bestraffende ambtenaar en de evaluatie van de integriteit van de ambtenaren in de tijd (punten 21 en 22);
- het ontbreken van een duidelijke aanduiding van de vaststellende ambtenaren en van een duidelijk identificatiemiddel (punt 26);
- het ontbreken van precieze modaliteiten voor de bewaring van de gegevens (punten 34 en 35).

De Wnd. Administrateur,

(get.) An Machtens

De Voorzitter,

(get.) Willem Debeuckelaere

Voor eensluidend verklaard afschrift:

  
An Machtens,  
Wnd. Administrateur 20.03.2017

1/11

**Avis n° 13/2017 du 15 mars 2017**

**Objet:** avant-projet de loi sur la police des chemins de fer (CO-A-2017-005)

La Commission de la protection de la vie privée (ci-après la « Commission ») ;

Vu la loi du 8 décembre 1992 *relative à la protection de la vie privée à l'égard des traitements de données à caractère personnel* (ci-après la « LVP »), en particulier l'article 29 ;

Vu la demande d'avis du Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges, reçue le 24 janvier 2017 ;

Vu le rapport de Madame Mireille Salmon ;

Émet, le 15 mars 2017, l'avis suivant :

Avis 13/2017 - 2/11

**Remarque préliminaire**

La Commission attire l'attention sur le fait qu'une nouvelle réglementation européenne relative à la protection des données à caractère personnel a été promulguée récemment : le Règlement relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données et la Directive Police et Justice. Ces textes ont été publiés au journal officiel de l'Union européenne le 4 mai 2016<sup>1</sup>.

Le Règlement, couramment appelé GDPR (General Data Protection Regulation), est entré en vigueur vingt jours après sa publication, soit le 24 mai 2016, et sera automatiquement d'application deux ans plus tard, soit le 25 mai 2018. La Directive Police et Justice doit être transposée dans la législation nationale au plus tard le 6 mai 2018.

Pour le Règlement, cela signifie qu'à partir du 24 mai 2016 et pendant le délai de deux ans de mise en application, les États membres ont d'une part une obligation positive de prendre toutes les dispositions d'exécution nécessaires, et d'autre part une obligation négative, appelée « devoir d'abstention ». Cette dernière obligation implique l'interdiction de promulguer une législation nationale qui compromettrait gravement le résultat visé par le Règlement. Des principes similaires s'appliquent également pour la Directive.

Il est dès lors recommandé d'anticiper éventuellement dès à présent ces textes. Et c'est en premier lieu au(x) demandeur(s) d'avis qu'il incombe d'en tenir compte dans ses (leurs) propositions ou projets. Dans le présent avis, la Commission a d'ores et déjà veillé, dans la mesure du possible et sous réserve d'éventuels points de vue complémentaires ultérieurs, au respect de l'obligation négative précitée.

**A. Objet et contexte de la demande**

1. Le Ministre de la Mobilité, chargé de Belgocontrol et de la Société nationale des chemins de fer belges (ci-après le « demandeur ») soumet à l'avis de la Commission un avant-projet de loi *sur la police des chemins de fer* (ci-après l'« avant-projet »).

<sup>1</sup> Règlement (UE) 2016/679 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la directive 95/46/CE (règlement général sur la protection des données)

Directive (UE) 2016/680 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel par les autorités compétentes à des fins de prévention et de détection des infractions pénales, d'enquêtes et de poursuites en la matière ou d'exécution de sanctions pénales, et à la libre circulation de ces données, et abrogeant la décision-cadre 2008/977/JAI du Conseil

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/?uri=OJ:L:2016:119:TOC>

Avis 13/2017 - 3/11

2. L'avant-projet vise à introduire l'amende administrative pour sanctionner des comportements contraires aux obligations en matière d'utilisation du transport ferroviaire (y compris dans les gares et les parkings dédiés aux voyageurs) et à la sécurité de l'infrastructure ferroviaire. Il reprend, en les coordonnant et les adaptant, le contenu des deux principaux textes réglant la matière de la police des chemins de fer, à savoir la loi du 25 juillet 1891 *révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer* et l'arrêté royal du 20 décembre 2007 *portant règlement de police sur les chemins de fer*.
3. L'objectif poursuivi par le demandeur avec la mise en place du mécanisme des amendes administratives est triple : apporter une réponse effective à l'infraction commise dans un délai raisonnable, réaliser d'importantes économies au niveau de la SNCB et d'Infrabel et désengorger les parquets ainsi que les tribunaux. Au rang des comportements que l'avant-projet vise à sanctionner plus efficacement, on retrouve notamment le vandalisme et la dégradation de matériel ou de l'infrastructure ferroviaire, le « trespassing », les irrégularités aux titres de transport (pouvant dans certains cas dégénérer en agression des accompagnateurs lors des contrôles), ou encore les comportements mettant en danger la sécurité de l'exploitation ferroviaire.
4. Le demandeur explique que l'avant-projet s'inspire des textes existants régissant les amendes administratives communales ainsi que celles prévues dans les législations applicables aux autres sociétés publiques de transport en commun (De Lijn, STIB, TEC). La Commission note qu'il classe les infractions en 4 catégories sanctionnées d'une amende administrative plus sévère à chaque étape.
5. La Commission avait émis une recommandation d'initiative n° 04/2010 du 19 mai 2010 relative aux sanctions administratives communales<sup>2</sup> qui peut trouver à s'appliquer mutatis mutandis aux amendes administratives en matière de police des chemins de fer, et à la lumière de laquelle la présente analyse sera abordée<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> Mais dont le contenu se concentrait sur les amendes administratives,  
[https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/recommandation\\_04\\_2010\\_0.pdf](https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/recommandation_04_2010_0.pdf).

<sup>3</sup> V. également son avis 04/2013 du 30 janvier 2013 concernant l'avant-projet de loi relatif aux sanctions administratives communales et visant à lutter contre les incivilités,  
[https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/avis\\_04\\_2013.pdf](https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/avis_04_2013.pdf).

Avis 13/2017 - 4/11

**B. Examen de l'avant-projet****B.1. Structure de l'avant-projet**

6. L'avant-projet commence par définir les notions qu'il utilise notamment celles d'agents constatateurs et d'agents sanctionneurs (titre 1). Il édicte ensuite les obligations du public, des voyageurs et des riverains du rail qui vont de pair avec une série d'interdictions (titres 2 et 3). Il aborde enfin les sanctions des infractions aux règles édictées en introduisant le mécanisme d'amende administrative primaire (faits dépenalisés) ou secondaire (à défaut de poursuites pénales possibles) dont il décrit la procédure (titre 4).

**B.2. Application de la LVP à la procédure de l'amende administrative****B.2.1. Traitements de données à caractère personnel**

7. Un mécanisme d'amende administrative implique nécessairement un traitement de données à caractère personnel lors des deux étapes de la procédure.
8. Les infractions font l'objet de la rédaction d'un procès-verbal au stade de la constatation (articles 39 à 41 de l'avant-projet) et ensuite la procédure de sanction proprement dite implique diverses communications avec le contrevenant (articles 42 et suivants de l'avant-projet).
9. Le traitement des infractions suppose dès lors la collecte, l'enregistrement, la conservation et l'utilisation des données à caractère personnel du contrevenant dans la plupart des cas à l'aide de moyens automatisés.

**B.2.2. Légitimité des traitements et proportionnalité des données traitées**

10. Les données à caractère personnel doivent être collectées pour des finalités déterminées, explicites et légitimes, et ne pas être traitées ultérieurement de manière incompatibles avec ces finalités. La Commission note que cette finalité est décrite de manière générale dans l'exposé des motifs et les articles 29 et 30 de l'avant-projet dès lors qu'il s'agit de sanctionner plus efficacement les infractions à la police des chemins de fer. Cela étant, les traitements qui vont être réalisés s'inscrivent dans des finalités plus précises, à savoir constater des infractions, sanctionner des infractions et exécuter les sanctions (notamment le paiement de l'amende). Il serait utile de mentionner dans le texte de l'avant-projet que des traitements de données à caractère personnel peuvent avoir lieu pour ces finalités déterminées.

Avis 13/2017 - 5/11

11. Le traitement porte sur des données dites judiciaires au sens de l'article 8 de la LVP qui font l'objet d'un régime de légitimité du traitement très strict. Un tel traitement est permis en l'occurrence lorsqu'il est nécessaire à la réalisation de finalités fixées par ou en vertu d'une loi, d'un décret ou d'une ordonnance (article 8, § 2, b) de la LVP).
12. La norme législative concernée doit être suffisamment précise, correspondre à un besoin social impérieux et proportionné à l'objectif légitime poursuivi<sup>4</sup>.
13. Dans la mesure où les mentions des actes de procédure, notamment celles des procès-verbaux de constatation, ne sont pas spécifiées dans l'avant-projet, la Commission ignore les données à caractère personnel qui y figureront. Elle rappelle que les données à caractère personnel mentionnées devront être adéquates, pertinentes et non excessives au regard des finalités pour lesquelles elles sont obtenues.

### B.2.3. Responsabilité du traitement

14. Actuellement, les infractions aux règles de la police du chemin de fer sont constatées par procès-verbaux transmis au parquet notamment par les membres du personnel de HR Rail mis à disposition de la SNCB et d'Infrabel et les fonctionnaires de l'administration compétente pour le transport ferroviaire, désignées par le Roi et assermentés à cette fin (article 10 de la loi du 25 juillet 1891 *révisant la loi du 15 avril 1843 sur la police des chemins de fer*). La nouvelle définition d'agent constateur vise plus généralement<sup>5</sup> les membres du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires et du service de sécurité, désignés par le Roi et assermentés à cette fin en qualité d'officier ou agent de police judiciaire (article 2, 17° de l'avant-projet).
15. Similairement, les agents sanctionneurs compétents pour infliger les amendes sont suivant l'avant-projet les agents désignés au sein du personnel du gestionnaire de la gare, du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires chargées de missions de service public et ayant la qualité d'autorité administrative, ou du service de sécurité (article 2, 18° de l'avant-projet). Il est précisé que si ce dernier ne peut pas être la même personne que l'agent constateur, il peut relever de la même société ou entité que celui-ci pour autant qu'il ou elle se trouve dans un service différent et séparé de manière à assurer sa totale indépendance d'action.

<sup>4</sup> La Commission renvoie ici à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle (cf. son avis n° 23/2008 du 11 juin 2008 relatif à l'avant-projet de loi portant création de la source authentique des données relatives aux véhicules, [https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/avis\\_23\\_2008\\_1.pdf](https://www.privacycommission.be/sites/privacycommission/files/documents/avis_23_2008_1.pdf), notamment le point 54).

<sup>5</sup> A côté des fonctionnaires et agents des services de police.

Avis 13/2017 - 6/11

16. La Commission note que chaque amende administrative infligée dans le cadre de l'avant-projet ou ses arrêtés d'exécution est perçue en principe au bénéfice de la société dont dépend l'agent sanctionnateur (article 50 de l'avant-projet).
17. Une lecture conjointe de l'article 1, § 4 de la LVP qui définit le responsable du traitement<sup>6</sup> et des dispositions précitées de l'avant-projet amène à considérer que la société concernée par la constatation et/ou la sanction est responsable du traitement. Cela étant, étant donné que les agents constatateurs et sanctionneurs sont susceptibles de constater et sanctionner tous types d'infractions à la police des chemins de fer et que dès lors des données peuvent transiter d'une société concernée à l'autre par l'avant-projet, la Commission prie le demandeur de désigner clairement la responsabilité en fonction des traitements.
18. Les agents constatateurs et sanctionneurs des sociétés concernées étant amenés à traiter des données à caractère personnel, il convient de veiller à ce que les conditions de leur désignation présentent certaines exigences qui peuvent renforcer la protection de la confidentialité des données.
19. La Commission se pose à cet égard des questions sur le mode de désignation des agents constatateurs et sanctionneurs. Il est simplement prévu que les premiers sont désignés par le Roi, sans autre précision. Quant aux seconds, rien n'est prévu. Elle invite le demandeur à compléter son avant-projet sur ce point.
20. L'avant-projet prévoit aussi une condition de probité dans le chef des agents constatateurs qui se traduit par une absence de certaines condamnations dans leur chef prouvée au moment de leur désignation par la transmission au fonctionnaire désigné par le Roi devant lequel ils prêtent serment d'un extrait de casier judiciaire datant de moins de 6 mois (article 25, § 4 de l'avant-projet). Il énonce également une condition de formation et de réussite d'un test approprié pour les agents constatateurs et sanctionneurs dont les modalités seront fixés par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres (article 25, § 5 de l'avant-projet). Il précise que les « agents constatateurs et les agents sanctionneurs qui sont en service comme membres du personnel du gestionnaire de gare, du gestionnaire de l'infrastructure, des entreprises ferroviaires ou du service de sécurité au moment de l'entrée en vigueur de la présente loi bénéficieront d'une formation qui portera au moins sur la connaissance de la présente loi et de la loi pénale, sur la gestion de conflits, ainsi que sur la constatation et la rédaction d'un procès-verbal ».

<sup>6</sup> C'est-à-dire la personne physique ou morale, l'association de fait ou l'administration publique qui, seule ou conjointement avec d'autres, détermine les finalités et les moyens du traitement de données à caractère personnel

Avis 13/2017 - 7/11

21. La Commission s'étonne de cette dernière mention dès lors que la fonction d'agent sanctionnateur en matière de police des chemins de fer est créée par cet avant-projet. Elle s'interroge également sur l'absence de condition de probité dans la chef de l'agent sanctionnateur. Elle rappelle que ce dernier sera amené à traiter des données sensibles qui ne devraient être traitées que par des personnes jugées dignes de confiance. La Commission considère aussi que cette probité devrait être évaluée aussi dans le temps et donc également pour les agents en service, au travers par exemple d'une consultation électronique du casier judiciaire central qu'il conviendrait d'encadrer.
22. De manière plus générale, elle estime les conditions de désignation légères au vu des pouvoirs qui sont conférés aussi bien à l'agent constatateur – qui peut constater des infractions par procès-verbal faisant foi jusqu'à preuve du contraire, contrôler les titres de transport, contrôler l'identité (pour vérifier le respect des conditions de transport ou en cas d'infraction) et retirer le titre de transport – qu'à l'agent sanctionnateur, qui peut infliger des sanctions. Elle se réfère à cet égard à la réglementation relative aux sanctions communales qui prévoit aussi des conditions de diplôme et un régime d'incompatibilités<sup>7</sup>. S'agissant de l'agent sanctionnateur sont également prévues dans cette réglementation un avis du Procureur du Roi et des garanties d'indépendance. Elle considère aussi que la formation devrait porter également sur la matière de la protection des données à caractère personnel, données que ces agents seront amenés à traiter notamment lors de leur collecte auprès de la personne concernée ou lors des consultations du Registre national ou du répertoire matricule de la Direction de l'immatriculation des véhicules (DIV) (cf. infra).

#### B.2.4. Information de la personne concernée

23. Dans le cadre de la LVP, l'information est un principe important qui doit notamment permettre de garantir un traitement transparent et loyal. Étant donné que dans le présent contexte, il s'agit du traitement de données sensibles dites judiciaires, cette information est encore plus pertinente.
24. Dans le cadre d'un constat d'infraction, les données à caractère personnel peuvent être collectées auprès de la personne concernée. L'article 9, § 1<sup>er</sup> de la LVP devra en principe être respecté sauf en ce qui concerne fonctionnaires et agents des services de police dispensés de cette obligation par l'article 3, § 5 de la LVP. Suivant cet article, la personne concernée doit être informée des données suivantes :
- le nom et de l'adresse du responsable du traitement et, le cas échéant, de son représentant ;
  - les finalités du traitement ;

<sup>7</sup> V. l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les conditions minimales en matière de sélection, de recrutement, de formation et de compétence des fonctionnaires et membres du personnel compétents pour constater les infractions qui peuvent faire l'objet de sanctions administratives communales et l'arrêté royal du 21 décembre 2013 fixant les conditions de qualification et d'indépendance du fonctionnaire chargé d'infliger l'amende administrative et la manière de percevoir les amendes en exécution de la loi relative aux sanctions administratives communales.

Avis 13/2017 - 8/11

- d'autres informations supplémentaires, notamment :
    - o les destinataires ou les catégories de destinataires des données ;
    - o le caractère obligatoire ou non de la réponse ainsi que les conséquences éventuelles d'un défaut de réponse ;
    - o l'existence d'un droit d'accès et de rectification des données la concernant ; sauf dans la mesure où, compte tenu des circonstances particulières dans lesquelles les données sont obtenues, ces informations supplémentaires ne sont pas nécessaires pour assurer à l'égard de la personne concernée un traitement loyal des données.
25. La Commission indique que le moyen le plus simple de se conformer à cette obligation consiste à prévoir la remise d'une copie du procès-verbal au contrevenant par l'agent constataleur reprenant ces informations et les droits d'accès et de rectification de la personne concernée (v. également ci-dessous point B.2.5.).
26. Le droit d'information implique également que la personne concernée doit être avertie et en mesure de pouvoir vérifier la qualité de l'agent constataleur qui est susceptible de collecter des données à son égard. La Commission note à cet effet que les agents constatateurs sont porteurs d'une carte de légitimation dans le cadre de leur constatation des infractions. La Commission souhaite que ces agents doivent toujours porter cette carte de manière visible notamment dès lors qu'il ne semble pas y avoir de condition de port d'uniforme, à l'instar de ce qui existe en matière de sanctions administratives communales<sup>8</sup>. Elle invite également le demandeur à préciser les éléments d'identification à faire figurer cette carte, éventuellement par voie réglementaire, de façon à ce que les personnes concernées puissent utilement se défendre en cas d'abus d'un agent constataleur.
27. Les données à caractère personnel peuvent également être obtenues indirectement. L'avant-projet prévoit ainsi que « les agents constatateurs dont la fonction le requiert et les agents sanctionneurs ont accès aux données du Registre national » et que « le personnel du service de sécurité et les agents sanctionneurs ont accès à la Direction pour l'immatriculation des Véhicules », moyennant l'obtention préalable d'une autorisation, respectivement du Comité sectoriel du Registre national et du Comité sectoriel pour l'Autorité fédérale.
28. La Commission s'interroge sur la nécessité de prévoir de tels accès pour les agents constatateurs même si l'avant-projet spécifie « dont la fonction le requiert ». La loi du 24 juin 2013 *relative aux sanctions administratives communales* (ci-après la « loi SAC ») restreint quant à elle l'accès au

<sup>8</sup> V. l'article 3, alinéa 3 de l'arrêté royal du 21 décembre 2013 *fixant les conditions minimales en matière de sélection, de recrutement, de formation et de compétence des fonctionnaires et membres du personnel compétents pour constater les infractions qui peuvent faire l'objet de sanctions administratives communales*.

Avis 13/2017 - 9/11

seul fonctionnaire sanctionnateur. Elle invite le demandeur à motiver cette nécessité et les fonctions visées.

29. Elle invite le demandeur en lieu et place de l'obtention d'autorisations auprès des Comité sectoriels compétents à énumérer directement dans l'avant-projet les données pertinentes auxquelles les agents doivent pouvoir accéder et à motiver cet accès dans l'exposé des motifs.

#### B.2.5. Droit d'accès de la personne concernée

30. La personne concernée doit pouvoir exercer son droit d'accès aux données auprès du responsable du traitement. Hormis lorsque les données sont traitées par des fonctionnaires et agents des services de police<sup>9</sup>, cet accès est direct.
31. La Commission constate que le contrevenant a le droit de « consulter son dossier » auprès de l'agent sanctionnateur, en vertu de l'article 43, § 1<sup>er</sup> de l'avant-projet. Il s'agit d'un droit important qui, dans la pratique, recouvrira partiellement le droit d'accès prescrit à l'article 10 de la LVP. Afin de garantir que le droit d'accès au sens de la LVP ainsi que le droit de rectification au sens de l'article 12 de la LVP soient pleinement respectés, la Commission recommande de se référer également à ces droits à l'article susmentionné.

#### B.2.6. Conservation des données

32. Suivant l'article 4, § 1<sup>er</sup>, 5<sup>o</sup> de la LVP, les données à caractère personnel ne peuvent être conservées sous une forme permettant l'identification des personnes concernées que pendant une durée n'excédant pas celle nécessaire à la réalisation des finalités pour lesquelles elles sont obtenues ou pour lesquelles elles sont traitées ultérieurement.
33. L'avant-projet se contente de mentionner que « dans le cadre de l'exercice des compétences prévues par la présente loi, les données à caractère personnel seront traitées et conservées dans le respect de la législation applicable en la matière » (article 26, § 4 de l'avant-projet).
34. La Commission remarque que les données seront traitées selon toute vraisemblance à d'autres occasions que lors d'un simple dossier relatif à un fait infractionnel dès lors qu'il est question de règles spécifiques en matière de récidive. La Commission réclame plus d'encadrement à cet égard.

<sup>9</sup> La personne concernée peut alors prétendre à un droit d'accès indirect par l'intermédiaire de la Commission, conformément à l'article 13 de la LVP.

Avis 13/2017 - 10/11

35. A partir du moment où des données relatives aux antécédents des personnes concernées seront conservées, la question des règles de conservation et d'effacement, de leur accessibilité et des mesures de sécurité se pose. La Commission fait remarquer qu'elle avait salué le fait que le registre des sanctions administratives communales soit intégré dans la loi SAC et invite le demandeur à réfléchir à un encadrement similaire. Notamment, il ne peut être question que se développent des délais de conservation disparates en fonction du responsable du traitement ou du type de fait concerné. A tout le moins un délai de conservation maximal des données en fonction de leur utilité en cas de récidive doit être prévu.

#### B.2.7. Mesures de sécurité

36. Etant donné que chaque responsable du traitement dans le cadre de l'avant-projet va être amené à conserver des données à caractère personnel, il importe de souligner l'importance de la prise de mesures de sécurité techniques et organisationnelles adéquates, au vu notamment de la sensibilité des données traitées présentant un caractère dit judiciaire.
37. La Commission attire l'attention sur les dispositions de l'article 16 de la LVP et s'agissant de données de nature judiciaire sur celles de l'article 25 de l'arrêté royal du 13 février 2001 portant exécution de de la LVP. Elle se réfère également aux recommandation, mesures de référence et lignes directrices qu'elle a émises en la matière<sup>10</sup>.
38. La Commission fait remarquer qu'il est fondamental que les principes de sécurité susmentionnés soient pris en considération dans la pratique. Ainsi les données relatives aux constatations et aux sanctions devront entre autres mesures être clairement séparées des autres données, notamment les données commerciales, accessibles uniquement aux agents concernés et cet accès devra faire l'objet d'un logging. Afin d'y sensibiliser les acteurs concernés par l'avant-projet, elle demande que ces principes soient soulignés à tout le moins dans l'exposé des motifs de l'avant-projet.

<sup>10</sup> <https://www.privacycommission.be/fr/securite-information>.

Avis 13/2017 - 11/11

**PAR CES MOTIFS,****La Commission**

**émet un avis favorable** quant au mécanisme de sanction administrative des infractions à la police des chemins de fer introduit par l'avant-projet, moyennant la prise en compte de ses remarques formulées aux points 13, 25, 28, 29, 31 et 38 ;

**émet un avis défavorable** sur les points suivants de l'avant-projet, sauf s'il est tenu compte de ses remarques quant à ces points :

- l'absence de mention dans le texte de l'avant-projet des traitements de données à caractère personnel induits par les procédures de constatations et de sanctions administratives et des finalités précises poursuivies (point 10) ;
- l'absence de désignation claire des responsables du traitement en fonction des traitements (point 17) ;
- l'absence de mode désignation des agents sanctionneurs (point 19) ;
- la souplesse des conditions de désignation des agents, notamment l'absence de condition de probité dans le chef de l'agent sanctionneur et d'évaluation de la probité des agents dans le temps (points 21 et 22) ;
- l'absence d'affichage clair de la qualité des agents constatateurs et d'un moyen de les identifier clairement (point 26) ;
- l'absence de modalités précises de conservation des données (points 34 et 35).

L'Administrateur f.f.,

(sé) An Machtens



Le Président,

(sé) Willem Debeuckelaere

Pour copie certifiée conforme :

An Machtens,  
Administrateur f.f. 20.03.2017