

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

13 maart 2018

WETSONTWERP
op de politie van de spoorwegen

AMENDEMENTEN

Zie:

Doc 54 **2869/ (2017/2018):**

- 001: Wetsontwerp.
- 002: Amendementen.
- 003: Verslag van de eerste lezing.
- 004: Artikelen aangenomen in eerste lezing.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

13 mars 2018

PROJET DE LOI
sur la police des chemins de fer

AMENDEMENTS

Voir:

Doc 54 **2869/ (2017/2018):**

- 001: Projet de loi.
- 002: Amendements.
- 003: Rapport de la première lecture.
- 004: Articles adoptés en première lecture.

Nr. 10 VAN MEVROUW **LALIEUX** EN DE HEREN **CHERON** EN **GEERTS**

Art. 26

Paragraaf 1 vervangen als volgt:

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

— hebben de bestraffende beambten toegang tot de gegevens van het Rijksregister en tot de Kruispuntbank van de voertuigen;

— zijn de personeelsleden van de veiligheidsdienst gemachtigd bij de voor de inschrijving van de voertuigen bevoegde instantie de identiteit op te vragen van de houder van de nummerplaat.”.

VERANTWOORDING

De gegevens in het Rijksregister en in de Kruispuntbank van de voertuigen zijn persoonsgegevens bij uitstek; ze vallen onder de bescherming van de wetgeving inzake de bescherming van de persoonlijke levenssfeer. De toegang ertoe moet dan ook tot het hoogstnoodzakelijke beperkt blijven, met andere woorden tot die gevallen waarvoor geen andere oplossingen bestaan om hetzelfde doel te bereiken.

Ter vergelijking: de wet betreffende de gemeentelijke administratieve sancties machtigt louter de sanctionerend ambtenaar tot toegang tot het Rijksregister, op voorwaarde dat het Sectoraal Comité voor het Rijksregister hem daartoe heeft gemachtigd (artikel 25). Diezelfde wet verleent de gemeentebesturen geen algemene en directe toegang tot de Kruispuntbank van de voertuigen; zij dienen voor elk geval afzonderlijk te verzoeken om een machtiging tot toegang tot die gegevens (artikel 33).

Met dit wetsontwerp is men echter veel minder omzichtig, in die zin dat het beoogt de toegang tot het Rijksregister te verlenen aan de vaststellende beambte, en tot de Kruispuntbank van de voertuigen aan de personeelsleden van de veiligheidsdiensten.

N° 10 DE MME **LALIEUX** ET MM. **CHERON** ET **GEERTS**

Art. 26

Remplacer le § 1^{er} par ce qui suit:

“§ 1^{er}. 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 sanctionneurs ont accès aux données du Registre national et à la Banque-Carrefour des véhicules.

— le personnel du service de sécurité est habilité à demander l'identité du titulaire de la plaque d'immatriculation d'un véhicule à l'autorité en charge de l'immatriculation des véhicules.”.

JUSTIFICATION

Les données contenues dans le Registre national et la Banque-Carrefour des véhicules sont éminemment personnelles et protégées par les législations relatives à la protection de la vie privée. Leur accès doit donc être restreint à ce qui est nécessaire, c'est-à-dire qu'il ne peut exister d'autres solutions pour arriver aux mêmes fins.

À titre de comparaison, la loi relative aux sanctions administratives communales autorise le seul fonctionnaire sanctionneur à accéder au Registre national moyennant une autorisation du Comité sectoriel du Registre national (article 25). Dans la même loi, les agents communaux n'ont pas un accès général et direct à la Banque-Carrefour des véhicules mais doivent demander à l'accès à ces données au cas par cas (article 33).

Or, le projet de loi est beaucoup moins précautionneux en ce qu'il autorise un accès au Registre national pour les agents constatateurs et à la Banque-Carrefour des véhicules pour le personnel des services de sécurité.

Zowel de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer als de Raad van State maken voorbehoud tegen die ruime toegang tot beschermde persoonsgegevens. De Raad van State verwijst in dat verband naar de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof, waarin wordt gesteld “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.”.

De Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer herinnert eraan dat de sanctionerende gemeentebesturen die toegang hebben tot het Rijksregister, onder meer moeten voldoen aan bepaalde diplomaveristen (bachelor in de rechten of universitair diploma van de tweede cyclus), een specifieke opleiding moeten hebben gevolgd en dito examens hebben afgelegd, dat zij onafhankelijk moeten optreden en dat vooraf het advies van de procureur des Konings moet zijn gevraagd. Het ziet ernaar uit dat de regering dergelijke vereisten niet zal opleggen aan de vaststellende beambten, aangezien die vereisten niet in verhouding zouden staan tot de overige vaardigheden waarover ze moeten beschikken om hun taak te vervullen.

Deze maatregel wordt niet alleen onvoldoende gewaarborgd, maar is bovendien niet noodzakelijk. In de memorie van toelichting wordt die toegangskeuze gerechtvaardigd door aan te voeren dat de overtreders moeten kunnen worden geïdentificeerd. Men kan er echter niet omheen dat alle andere bestuurlijke overheden die bevoegd zijn om geldboeten op te leggen (de MIVB, de gemeenten enzovoort), in dat opzet slagen zonder dat hun vaststellende beambten toegang hebben tot het Rijksregister.

Nieuw in dit wetsontwerp is ook dat de personeelsleden van de NMBS en van Infrabel niet meer als enigen bevoegd zullen zijn om processen-verbaal tot vaststelling van overtredingen op te stellen. Ook de personeelsleden van de andere op het Belgische spoor actieve spoorwegondernemingen (buitenlandse ondernemingen, ondernemingen uit de privésector) zullen toegang krijgen tot persoonsgegevens, hoewel zij niet aan openbare-dienstverlening doen.

Tant la Commission pour la protection de la vie privée que le Conseil d'État émettent des réserves sur ce large accès à des données personnelles protégées. Le Conseil d'État rappelle la jurisprudence de la Cour Constitutionnelle: “... 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.”.

La Commission vie privée rappelle que le fonctionnaire communal sanctionnateur qui a accès au registre national doit notamment répondre à des conditions d'étude (Bachelier en droit ou diplôme universitaire de second cycle), de formation et d'examen spécifiques, d'indépendance, et à l'avis préalable du Procureur du Roi. Des exigences que n'imposera vraisemblablement pas le gouvernement aux agents constatateurs car elles seraient disproportionnées par rapport aux autres qualifications attendues pour leurs missions.

À cette absence de garanties, s'ajoute une absence de nécessité. L'exposé des motifs justifie ce choix par la nécessité d'identifier les contrevenants. Mais toutes les autres autorités administratives qui ont le pouvoir d'infliger des amendes – que ce soit la STIB ou les communes – arrivent à leur fin sans que leurs agents constatateurs aient accès aux Registre national.

Autre nouveauté du projet de loi, les agents de la SNCB et d'Infrabel ne seront plus les seuls à pouvoir dresser des procès-verbaux de constat d'infractions. Les agents des autres entreprises ferroviaires présentes sur le réseau belge, privées ou étrangères, pourront également avoir accès à des données personnelles alors qu'elles ne remplissent aucune mission de service public.

Om al deze redenen neemt dit amendement een voorbeeld aan de wet op de gemeentelijke administratieve sancties en beoogt het de toegang tot het Rijksregister te beperken tot de bestraffende beambten. De personeelsleden van de bewakingsdiensten zouden alleen geval per geval toegang krijgen tot de Kruispuntbank van de voertuigen.

C'est pour ces raisons que le présent amendement reprend le modèle de la loi sur les sanctions administratives communales et confie l'accès au Registre national aux seuls agents sanctionneurs et ne permet un accès qu'au cas par cas aux informations de la Banque-Carrefour des véhicules pour le personnel des services de sécurité.

Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
David GEERTS (sp.a)

Nr. 11 VAN DE HEER **GEERTS c.s.**

Art. 9

De bepaling onder 4° weglaten.

VERANTWOORDING

Dit is een subjectieve en te vage formulering.

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

N° 11 DE M. **GEERTS ET CONSORTS**

Art. 9

Supprimer le 4°.

JUSTIFICATION

La formulation est subjective et trop vague.

Nr. 12 VAN DE HEER **GEERTS c.s.**

Art. 13

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1°) in de bepaling onder 3°, de woorden “kunnen hinderen of” weglaten;

2°) de bepaling onder 4° weglaten.

VERANTWOORDING

De woorden “kunnen hinderen of” zijn zeer subjectief en uiterst vaag.

Het vierde lid van artikel 13 roept heel wat vragen op: Welke vensters mogen al dan niet worden geopend door de reizigers? Wat bedoelt men met de *consignes* van de spoorwegonderneming? Dit is zeer onduidelijk.

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

N° 12 DE M. **GEERTS ET CONSORTS**

Art. 13

Apporter les modifications suivantes:

1°) Dans le 3°, supprimer les mots “gêner ou”;

2°) supprimer le 4°.

JUSTIFICATION

Les mots “gêner ou” sont très subjectifs et particulièrement vagues.

L’alinéa 4 de l’article 13 soulève de nombreuses questions: Quelles fenêtres les voyageurs peuvent-ils ou non ouvrir? Qu’entend-on par les consignes de l’entreprise ferroviaire? Ce n’est pas clair du tout.

Nr. 13 VAN DE HEER GEERTS c.s.

Art. 14

In paragraaf 1, eerste lid, tussen de woorden “dat de identiteit kan aantonen” en “Bij gebrek hieraan” de volgende zin invoegen “Deze identificatieplicht is niet van toepassing voor kinderen jonger dan 12 jaar.”.

VERANTWOORDING

De identificatieplicht voor kinderen jonger dan 12 jaar kan praktische problemen met zich meebrengen. De Kids-ID is voor die kinderen immers alleen verplicht als ze naar het buitenland reizen. De ISI+-kaart is wel veralgemeend, maar bevat geen foto. De identificatieplicht voor deze groep kinderen stelt daarom problemen. Het kan niet de bedoeling zijn dat ouders een Kids-ID moeten aanvragen om een binnenlandse uitstap met de trein te doen. Dat zou de drempel om het openbaar vervoer te nemen sterk verhogen en leiden tot onbedoelde overtredingen. We vragen daarom om de identificatieplicht aan te passen voor kinderen jonger dan 12 jaar. Kinderen die duidelijk jonger zijn dan 12 jaar kunnen worden vrijgesteld. Bij twijfel of een kind al 12 jaar is, vragen we een flexibele invulling waarbij een eenvoudig identiteitsbewijs (bijvoorbeeld een klasagenda of een lidmaatschapskaart van een sportclub) voor deze jonge groep volstaat. (zie advies kinderrechtencommissariaat)

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

N° 13 DE M. GEERTS ET CONSORTS

Art. 14

Dans le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, entre les mots “et pouvant établir son identité.” et “À défaut,”, insérer la phrase suivante “Cette obligation d’identification n’est pas applicable aux enfants âgés de moins de 12 ans.”.

JUSTIFICATION

L’obligation d’identification pour les enfants âgés de moins de 12 ans peut poser des problèmes pratiques. La Kids-ID n’est en effet obligatoire pour ces enfants que s’ils voyagent à l’étranger. La carte ISI+ est certes généralisée mais ne comporte pas de photo. C’est pourquoi l’obligation d’identification pour ce groupe d’enfants pose problème. Il serait exagéré d’obliger les parents à demander une Kids-ID pour voyager en train à l’intérieur du pays. Cela augmenterait sensiblement le seuil d’utilisation des transports publics et entraînerait des infractions involontaires. Nous demandons dès lors de modifier l’obligation d’identification en ce qui concerne les enfants âgés de moins de 12 ans. Les enfants qui ont clairement moins de 12 ans peuvent être dispensés. En cas de doute sur l’âge de l’enfant, nous demandons une réglementation plus souple dans le cadre de laquelle une simple preuve de l’identité (par exemple, un journal de classe ou un abonnement à un club sportif) suffirait pour ce jeune groupe. (voir avis du Commissariat aux droits de l’enfant)

Nr. 14 VAN DE HEER **GEERTS c.s.**

Art. 18

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Door de speciale detectiepoortjes in in Brussels-Zaventem Airport kan je de luchthaven niet betreden zonder in het bezit te zijn van een speciaal Diabolo-ticket dat je ook nog ter plekke kan aanschaffen aan de ingang. De diabolotoeslag wordt dus sowieso betaald.

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

N° 14 DE M. **GEERTS ET CONSORTS**

Art. 18

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Grâce aux portiques spéciaux de sécurité présents à l'aéroport de Brussels-Zaventem, nul ne peut pénétrer dans l'aéroport sans être muni d'un ticket Diabolo spécial, qui peut être également acheté sur place à l'entrée. La redevance Diabolo est donc acquittée de toute façon.

Nr. 15 VAN DE HEER **GEERTS c.s.**

Art. 25

Paragraaf 1, tweede lid, aanvullen met de volgende zinnen:

“De vaststellingen beantwoorden aan de eisen van klaarheid, duidelijkheid en volledigheid. De reiziger krijgt hiervan een onmiddellijk leesbare kopie. Op deze kopie staan zijn rechten vermeld, evenals de mogelijkheden die hij heeft om de vaststellingen te betwisten.”.

VERANTWOORDING

Momenteel ontvangt de reiziger bij een overtreding een “ticket”, een nietszeggend kaartje, waarvan de inhoud enkel online, aan het loket of aan de automaat duidelijk wordt. Op het moment van de feiten weet een reiziger soms niet eens dat hij een boete heeft gekregen, laat staan om welk bedrag het gaat, voor welke feiten, wat de uiteindelijke betalingstermijn is en wat zijn verweermiddelen zijn. Met dit amendement proberen wij deze onduidelijkheden weg te nemen.

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

N° 15 DE M. **GEERTS ET CONSORTS**

Art. 25

Compléter le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, par les phrases suivantes:

“Les constats répondent aux exigences de clarté et d’exhaustivité. Le voyageur en reçoit une copie lisible immédiatement. Cette copie indique quels sont ses droits, ainsi que ses voies de recours pour contester les constats.”.

JUSTIFICATION

Aujourd’hui, le voyageur qui commet une infraction reçoit un “ticket”, une carte muette dont le contenu n’est accessible qu’en ligne, au guichet ou au distributeur automatique. Or, au moment des faits, le voyageur ignore parfois avoir reçu une amende et, a fortiori, le montant de celle-ci, les faits incriminés, le délai ultime de paiement et ses moyens de défense. Le présent amendement tente de dissiper ce flou.

Nr. 16 VAN DE HEER GEERTS c.s.

Art. 27

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1° tussen de woorden “die deze wet overtreedt” en de woorden “in de gevallen”, de woorden “met uitzondering van minderjarigen.” invoegen;

2° dit artikel aanvullen met de volgende zin:

“Hierbij handelen het operationeel kader van de politiediensten evenals de vaststellende beambten als een goede huisvader.”.

VERANTWOORDING

Voor minderjarigen moeten er specifieke waarborgen bestaan, waaronder ook het niet afnemen van een vervoersbewijs. Jongeren zijn meer dan volwassenen afhankelijk van het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen. Het is onmisbaar voor hun recht op mobiliteit. Zij zijn ook een grote klant. In 2016 waren 24 % van de reizigers jonger dan 26 jaar en meer dan een kwart (26,4 %) van de vervoersbewijzen waren woon-school abonnementen. Wij vragen dat er voor minderjarigen specifieke waarborgen zouden komen. Kinderen en jongeren zijn volop in ontwikkeling. Daardoor hebben ze het soms moeilijker om de regels strikt te respecteren. Ze moeten nog leren correct het openbaar vervoer te nemen en kunnen de gevolgen van hun gedrag minder goed inschatten of ze experimenteren nog.

Daarom moeten minderjarigen die een overtreding hebben begaan recht op hebben op een sanctie en een behandeling die is aangepast aan hun leeftijd en situatie. (zie advies Kinderrechtencommissariaat, artikel 40 van het Kinderrechtenverdrag)

Tijdens de eerste lezing van het wetsontwerp zei de minister dat men moet rekenen op het gezond verstand van de vaststellende beambten. (zie DOC 54 2869/003)

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

N° 16 DE M. GEERTS ET CONSORTS

Art. 27

Apporter les modifications suivantes:

1° entre les mots “de toute personne” et les mots “qui contrevient à la présente loi,” insérer les mots “, à l’exception des mineurs,”;

2° compléter cet article par la phrase suivante:

“À cet égard, le cadre opérationnel des services de police et les agents constatateurs agissent en bon père de famille.”.

JUSTIFICATION

Il convient de prévoir des garanties spécifiques pour les mineurs, notamment le fait de ne pas leur retirer leur titre de transport. Les jeunes dépendent plus que les adultes des transports en commun pour leurs déplacements. L'accès aux transports publics est indispensable pour garantir leur droit à la mobilité. Les jeunes représentent aussi une clientèle importante: en 2016, 24 % des voyageurs étaient âgés de moins de 26 ans, et plus d'un quart (26,4 %) des titres de transport étaient des abonnements domicile-école. Nous demandons des garanties spécifiques pour les mineurs. Les enfants et les jeunes sont en plein développement. Ils éprouvent dès lors parfois plus de difficultés à respecter strictement les règles. Ils doivent encore apprendre à prendre correctement les transports en commun et sont moins bien capables d'évaluer les conséquences de leur comportement, ou sont encore en pleine expérimentation.

C'est pourquoi les mineurs qui ont commis une infraction doivent avoir droit à une sanction et à un traitement adaptés à leur âge et à leur situation (voir l'avis du Commissariat aux droits de l'enfant et l'article 40 de la Convention relative aux droits de l'enfant).

Au cours de la première lecture du projet de loi, le ministre a déclaré qu'il fallait compter sur le bon sens des agents constatateurs. (voir DOC 54 2869/003)

Nr. 17 VAN DE HEER **GEERTS c.s.**

Art. 31

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1° paragraaf 1, derde lid, aanvullen met de volgende zin:

“voor een minderjarige geldt hier vanaf de eerste vaststelling de helft van het administratieve boetebedrag voor een volwassene”;

2° paragraaf 2, derde lid, aanvullen met de volgende zin:

“Voor een minderjarige geldt hier vanaf de eerste vaststelling de helft van het administratieve boetebedrag voor een volwassene en wordt het maximumbedrag van 150 euro nooit overschreden.”;

3° in paragraaf 3 eerste lid, de woorden “van de artikelen 15, 1° en 18 worden beschouwd” vervangen door de woorden “van artikel 15, 1°, wordt beschouwd”;

4° paragraaf 4, derde lid, aanvullen met de volgende zin:

“Voor een minderjarige geldt hier vanaf de eerste vaststelling de helft van het administratieve boetebedrag voor een volwassene en wordt het maximumbedrag van 150 euro nooit overschreden.”;

5° in paragraaf 5, de volgende wijzigingen aanbrengen:

— het getal “14” vervangen door het getal “16”;

— de woorden “175 euro” vervangen door de woorden “150 euro”.

VERANTWOORDING

De boete voor het niet-betalen van de Diabolo-toeslag naar de luchthaven is buiten proportie. Bovendien hebben

N° 17 DE M. **GEERTS ET CONSORTS**

Art. 31

Apporter les modifications suivantes:

1° compléter le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, par la phrase suivante:

“Dès la première constatation, les mineurs seront sanctionnés par une amende administrative deux fois moins élevée que celle infligée aux adultes.”;

2° compléter le paragraphe 2, alinéa 3, par la phrase suivante:

“Dès la première constatation, les mineurs seront sanctionnés par une amende administrative deux fois moins élevée que celle infligée aux adultes, et elle ne dépassera jamais le montant maximum de 150 euros.”;

3° dans le paragraphe 3, alinéa 1^{er}, remplacer les mots “aux articles 15, 1° et 18” par les mots “à l’article 15, 1°”;

4° compléter le paragraphe 4, alinéa 3, par la phrase suivante:

“Dès la première constatation, les mineurs seront sanctionnés par une amende administrative deux fois moins élevée que celle infligée aux adultes, et elle ne dépassera jamais le montant maximum de 150 euros.”;

5° dans le paragraphe 5, apporter les modifications suivantes:

— remplacer le nombre “14” par le nombre “16”;

— remplacer les mots “175 euros” par les mots “150 euros”.

JUSTIFICATION

L’amende due du chef de non-paiement de la redevance Diabolo vers l’aéroport est disproportionnée. Elle n’a en outre

dergelijke boetes geen zin aangezien de toegang tot de perons van het station Brussels Airport-Zaventem beveiligd zijn met poortjes. (zie het advies van Trein Tram Bus).

De leeftijdsgrens voor het verkrijgen van een financiële sanctie blijft laag. Wanneer de minderjarigen dan toch een boete krijgen, beperk deze dan tot de helft en het absolute minimum van 150 euro in plaats van 175 euro. Veel 14- en 15 jarigen mogen geen studentenwerk doen, wat hun financiële situatie nog zwakker maakt dan bij jongeren van 16 jaar. Ook bij verkeersovertredingen moeten jongeren de leeftijd van 16 jaar bereikt hebben om een geldboete te krijgen.

Het Kinderrechtencommissariaat vraagt om het absolute maximum voor minderjarigen te behouden en te verlagen naar maximum 150 euro. Daarnaast worden de maximale boetes voor minderjarigen voor elke overtreding best beperkt tot de helft van het boetebedrag voor volwassenen. Dat zou in lijn zijn met de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof over de GAS-boetes. (zie het advies van het Kinderrechtencommissariaat)

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

aucun sens, étant donné que la gare de Bruxelles Airport-Zaventem est équipée de portiques d'accès (voir l'avis de Trein Tram Bus).

La limite d'âge prévue pour l'application d'une sanction financière reste basse. Et s'il faut vraiment infliger une telle amende à un mineur, nous estimons que son montant devrait être limité à la moitié, avec un maximum absolu de 150 euros (au lieu des 175 euros prévus à l'heure actuelle). Beaucoup de jeunes de 14 ou 15 ans n'ont pas le droit d'effectuer un job d'étudiant, ce qui rend leur situation financière encore plus précaire que celle d'un jeune de 16 ans. Nous tenons également à souligner que les amendes sanctionnant les infractions routières ne s'appliquent pas non plus aux jeunes de moins de 16 ans.

Le Commissariat aux droits de l'enfant demande de maintenir le principe du maximum absolu pour les mineurs et de réduire ce montant à 150 euros maximum. Il conviendrait par ailleurs de limiter pour chaque infraction le montant maximum des amendes applicables aux mineurs à la moitié du montant dû par un adulte, ce qui serait conforme à la jurisprudence de la Cour constitutionnelle relative aux amendes SAC. (voir l'avis du Commissariat aux droits de l'enfant)

Nr. 18 VAN DE HEER **GEERTS c.s.**

Art. 32

In paragraaf 1, eerste lid, de woorden “met betrekking tot de overtreding van de artikelen 15, 1°, 16 en 18” **weglaten.**

VERANTWOORDING

Wij pleiten voor een uitbreiding van de minnelijke fase voor alle overtredingen. (zie het advies van Ombudsrail)

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

N° 18 DE M. **GEERTS ET CONSORTS**

Art. 32

Dans le § 1^{er}, alinéa 1^{er}, supprimer les mots “relative aux infractions aux articles 15, 1°, 16 et 18”.

JUSTIFICATION

Nous plaidons pour une extension de la phase amiable à l'ensemble des infractions. (voir l'avis d'Ombudsrail)

Nr. 19 VAN DE HEER **GEERTS**

Art. 35

De volgende wijzigingen aanbrengen:

1) de woorden “de bepalingen” vervangen door de woorden “artikel 8;

2) dit artikel aanvullen met de volgende woorden:

“met uitzondering van minderjarigen.”.

VERANTWOORDING

Dit artikel is te ruim geformuleerd: dat een reiziger na agressie, vandalisme,... (dit valt onder artikel 8) wordt aangemaand om de trein of het station te verlaten, is te begrijpen, maar wat wanneer je je abonnement vergeten bent, je kortingskaart niet bij hebt, je Go Pass pas hebt ingevuld na het instappen? Wanneer men het recht op vrij verkeer van personen wil beperken, dan moet dit toch minstens zeer duidelijk worden omschreven, in proportie met de overtreding.

Het kan niet de bedoeling zijn dat kinderen van de trein worden gezet zonder begeleiding van een volwassene. Het risico bestaat dat ze zelfstandig niet hun weg naar huis kunnen vinden, bijvoorbeeld omdat ze de weg niet kennen, niet kunnen communiceren (bijvoorbeeld geen belkrediet op gsm, batterij plat, geen mobieltje, niemand kunnen bereiken) of te weinig geld bij hebben. Dat kan leiden tot sterke gevoelens van angst en onveiligheid bij kinderen en hun ouders. (zie het advies van het Kinderrechtencommissariaat)

David GEERTS (sp.a)

N° 19 DE M. **GEERTS**

Art. 35

Apporter les modifications suivantes:

1) remplacer les mots “aux dispositions” par les mots “à l’article 8”;

2) compléter cet article par les mots suivants:

“à l’exception des mineurs.”.

JUSTIFICATION

La formulation de cet article est trop large: qu’un voyageur soit sommé de quitter le train ou la gare à la suite d’une agression, d’un acte de vandalisme... (ce qui relève de l’article 8) est compréhensible, mais qu’en sera-t-il s’il a oublié son abonnement, n’est pas en possession de sa carte de réduction, n’a rempli son Go Pass qu’après l’embarquement? Si le but est de limiter le droit de circuler librement, cela doit, à tout le moins, être défini de manière très claire, proportionnellement à l’infraction.

Il n’est pas concevable que des enfants soient expulsés du train sans être accompagnés par un adulte. Ils risquent de ne pas pouvoir rentrer chez eux par leurs propres moyens, par exemple parce qu’ils ne connaissent pas le chemin, ne peuvent pas communiquer (ils n’ont plus de crédit d’appel sur leur GSM, la batterie de celui-ci est vide, ils n’ont pas de téléphone mobile, ils ne peuvent joindre personne) ou n’ont pas suffisamment d’argent sur eux. Cela peut susciter de forts sentiments d’anxiété et d’insécurité chez les enfants et leurs parents. (voir l’avis du Commissariat aux droits de l’enfant)

Nr. 20 VAN DE HEER GEERTS c.s.

Art. 33

Dit artikel aanvullen met de volgende woorden:

“Het in het eerste lid vermelde verbod is niet van toepassing op minderjarigen.”.

VERANTWOORDING

Jongeren zijn meer dan volwassenen afhankelijk van het openbaar vervoer voor hun verplaatsingen. Het is onmisbaar voor hun recht op mobiliteit. Kinderen en jongeren zijn volop in ontwikkeling. Daardoor hebben ze het soms moeilijker om de regels strikt te respecteren. Ze moeten nog leren het openbaar vervoer correct te nemen, ze kunnen de gevolgen van gedrag minder goed inschatten of ze experimenteren. Daarom hebben minderjarigen die een overtreding begaan recht op een aangepaste sanctie en een behandeling die is aangepast aan hun leeftijd en situatie. (zie het advies van het Kinderrechtencommissariaat en artikel 40 van het Kinderrechtenverdrag)

David GEERTS (sp.a)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)

N° 20 DE M. GEERTS ET CONSORTS

Art. 33

Compléter cet article par les mots suivants:

“L’interdiction mentionnée dans l’alinéa 1^{er} ne s’applique pas aux mineurs.”.

JUSTIFICATION

Les jeunes sont davantage tributaires des transports en commun pour leurs déplacements que les adultes. Ceux-ci sont indispensables à l’exercice de leur droit à la mobilité. Les enfants et les jeunes sont en plein développement. De ce fait, ils éprouvent parfois plus de difficultés à respecter les règles à la lettre. Ils doivent encore apprendre à emprunter correctement les transports en commun, ils ne sont pas en mesure d’évaluer correctement les conséquences de leur comportement ou ils expérimentent. Par conséquent, les mineurs qui commettent une infraction ont droit à une sanction appropriée et à un traitement en adéquation avec leur âge et leur situation. (voir l’avis le Commissariat aux droits de l’enfant et l’article 40 de la Convention relative aux droits de l’enfant)

Nr. 21 VAN MEVROUW **PONCELET**

Art. 53

Dit artikel weglaten.

VERANTWOORDING

Artikel 53 van het wetsontwerp strekt ertoe artikel 15 van de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen aan te vullen met een derde lid, luidende: “De bemiddeling schorst de procedure inzake het opleggen van een administratieve geldboete aan de reiziger of de gebruiker niet.”.

Terwijl de memorie van toelichting dit artikel als een louter technische aangelegenheid verantwoordt, maakt het simpelweg de mogelijkheid ongedaan om de procedure inzake het opleggen van een administratieve geldboete te schorsen zolang de bemiddeling loopt. Daardoor zou de bemiddelingsopdracht moeten plaatsvinden binnen een termijn van vijftien dagen.

Dat is een sterke belemmering om een beroep te doen op “Ombudsrail”, een vorm van buitengerechtelijke geschillenbeslechting. Nochtans verduidelijkt het regeerakkoord het volgende: “De regering zal maximaal inzetten op de bevordering van alternatieve wijzen van geschillenbeslechting, zoals de bemiddeling, om de rechtbanken te ontlasten.”. In deze context kan eveneens worden verwezen naar het op 5 februari 2018 ingediende wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake burgerlijk recht en houdende wijziging van het Gerechtelijk Wetboek met het oog op de bevordering van alternatieve vormen van geschillenoplossing.

Dit amendement beoogt te bewerkstelligen dat de bemiddelingsopdracht de procedure van de administratieve geldboete schorst, dat die opdracht daadwerkelijk ten uitvoer zal kunnen worden gelegd en bijgevolg dat de gebruikers een beroep zullen kunnen blijven doen op buitengerechtelijke geschillenbeslechtingsprocedures.

N° 21 DE MME **PONCELET**

Art. 53

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

L'article 53 prévoit que 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'utilisateur”.

Alors que l'exposé des motifs le justifie comme étant de nature purement technique, cet article retire purement et simplement la possibilité de suspendre la procédure d'amende administrative le temps de la mission de médiation. Cela a pour effet que la mission de médiation devrait prendre place dans un délai de 15 jours.

Cela est un frein considérable pour faire appel à “l'Ombudsrail”, un règlement extrajudiciaire des litiges. L'accord du gouvernement précise pourtant: “Le gouvernement encouragera dans la mesure du possible les modes alternatifs de règlement des conflits, comme par exemple la médiation, afin de décharger les tribunaux”. Dans ce contexte, voir également le loi du 5 février 2018 modifiant le Code judiciaire en vue de promouvoir des formes alternatives de règlement des litiges.

Cet amendement assure que la mission de médiation suspend la procédure d'amende administrative, que cette mission pourra être effective et donc que les usagers continueront à faire appel à des règlements extrajudiciaires.

Isabelle PONCELET (cdH)
Karine LALIEUX (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
Gwenaëlle GROVONIUS (PS)
David GEERTS (sp.a)

Nr. 22 VAN MEVROUW INEZ DE CONINCK c.s.

Art. 21

De volgende wijzigingen aanbrengen:**1° in § 1, het derde lid weglaten;****2° dit artikel aanvullen met een § 3, luidende:**

“§ 3. Het is verboden, zonder schriftelijke toelating van de spoorwegbeheerder en dit voldoende gemotiveerd om veiligheidsredenen, om windturbines op te richten op een afstand die kleiner is dan de ashoogte van de windturbine, verhoogd met enerzijds de helft van de rotordiameter en anderzijds met 5 meter. Deze afstand is te rekenen vanaf:

— de buitenste rail indien het spoorwegplatform op hetzelfde niveau is gelegen als het aanpalende perceel;

— de voet van de talud bij een spoor in ophoging;

— de kop van de talud bij een spoor in ingraving.

In het geval van het gelijkgrondse niveau en indien het spoor zich in een bocht bevindt met een straal kleiner of gelijk aan 500 meter, wordt er vanaf de buitenste rail in plaats 10 meter in plaats van 5 meter gerekend.”.

VERANTWOORDING

Het ontworpen artikel spreekt van een minimale afstand van 200 meter langs weerszijden van de spoorweg waarbinnen, zonder goedkeuring van Infrabel, geen windmolens kunnen worden opgericht. Deze bepaling kan echter een te grote beperking zijn op het vlak van de ruimtelijke ordening. Dit amendement bepaalt daarom een aanpassing waarbij de beoogde strook, naargelang de situatie, in verhouding staat tot mogelijke veiligheidsrisico's voor het spoorvervoer, waarbij de hoogte van de windmolens de belangrijkste factor is. Een

N° 22 DE MME INEZ DE CONINCK ET CONSORTS

Art. 21

Apporter les modifications suivantes:**1° dans le § 1^{er}, supprimer l'alinéa 3;****2° compléter cet article par un § 3 rédigé comme suit:**

“§ 3. Il est interdit, sans autorisation écrite et dûment motivée – pour des raisons de sécurité – du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, d'ériger des éoliennes à une distance inférieure à la hauteur de l'axe du rotor de l'éolienne, majorée, d'une part, de la moitié du diamètre du rotor et, d'autre part, de cinq mètres. Cette distance est à calculer à partir:

— du rail situé le plus à l'extérieur si l'assise de la voie ferrée se situe au même niveau que la parcelle adjacente;

— du pied du talus si la voie est en remblai;

— du sommet du talus si la voie est dans un creux.

En cas de niveau de plain-pied, si la voie se situe dans une courbe dont le rayon est inférieur ou égal à 500 mètres, la majoration de la distance à partir du rail situé le plus à l'extérieur est de 10 mètres au lieu de 5 mètres.”.

JUSTIFICATION

Dans l'article proposé, il est question d'une distance minimale de 200 mètres de part et d'autre de la voie ferrée, zone dans laquelle aucune éolienne ne peut être érigée sans l'autorisation d'Infrabel. Cette disposition peut cependant constituer une restriction trop importante sur le plan de l'aménagement du territoire. C'est pourquoi nous proposons une modification par laquelle le tronçon concerné, en fonction de la situation, est mis en rapport avec les éventuels risques posés sur le plan de la sécurité, étant entendu que la hauteur des éoliennes

eventuele weigering van Infrabel dient ook steeds gemotiveerd te worden en kan slechts steunen op veiligheidsbelangen.

Inez DE CONINCK (N-VA)
Nele LIJNEN (Open Vld)
Veli YÜKSEL (CD&V)
Jean-Jacques FLAHAUX (MR)

est le facteur le plus important à cet égard. Un éventuel refus de la part d'Infrabel devra par ailleurs être toujours motivé et pourra uniquement s'appuyer sur des arguments de sécurité.

Nr. 23 VAN MEVROUW **GROVONIUS c.s.**Art. 54/1 (*nieuw*)**Een artikel 54/1 invoegen, luidende:**

“Art. 54/1. Deze wet zal jaarlijks worden geëvalueerd. De resultaten van die evaluatie zullen worden opgenomen in de jaarverslagen van de betrokken ondernemingen.”.

N° 23 DE MME **GROVONIUS ET CONSORTS**Art. 54/1 (*nouveau*)**Insérer un article 54/1, rédigé comme suit:**

“Art. 54/1. Une évaluation annuelle de la présente loi sera réalisée et intégrée dans les rapports annuels des entreprises concernées.”.

Gwenaëlle GROVONIUS (PS)
Marcel CHERON (Ecolo-Groen)
Isabelle PONCELET (cdH)
Karine LALIEUX (PS)
David GEERTS (sp.a)