

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

22 maart 2018

WETSONTWERP
op de politie van de spoorwegen

**Wetsvoorstel tot wijziging van de wet van
25 juli 1891 houdende herziening der wet van
15 april 1843 op de politie der spoorwegen
wat betreft de administratieve geldboetes**

VERSLAG VAN DE TWEEDE LEZING

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Marcel CHERON**

INHOUD

Blz.

I. Bespreking van de juridische nota	3
II. Wijziging van de memorie van toelichting	3
III. Algemene bespreking.....	4
IV. Bespreking van de amendementen	8
V. Stemmingen	12
Bijlage: Juridische nota van 9 maart 2018	15

Zie:

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

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

Zie ook:

- 007: Tekst aangenomen in tweede lezing.

Doc 54 **1578/ (2015/2016):**

- 001: Wetsvoorstel van mevrouw De Coninck en de heer Raskin.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

22 mars 2018

PROJET DE LOI
sur la police des chemins de fer

**Proposition de loi modifiant la loi du
25 juillet 1891 révisant la loi du 15 avril 1843
sur la police des chemins de fer en ce qui
concerne les amendes administratives**

RAPPORT DE LA DEUXIÈME LECTURE

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS
ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES
PAR
M. **Marcel CHERON**

SOMMAIRE

Pages

I. Discussion de la note juridique	3
II. Modification de l'exposé des motifs	3
III. Discussion générale.....	4
IV. Discussion des amendements	8
V. Votes.....	12
Annexe: note juridique du 9 mars 2018.....	22

Voir:

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

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

Voir aussi:

- 007: Texte adopté en deuxième lecture.

Doc 54 **1578/ (2015/2016):**

- 001: Proposition de loi de Mme De Coninck et M. Raskin.

**Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag/
Composition de la commission à la date de dépôt du rapport**

Voorzitter/Président: Karine Lalieux

A. — Vaste leden / Titulaires:

N-VA Inez De Coninck, Peter Dedecker, Daphné Dumery,
Wouter Raskin
PS Laurent Devin, Gwenaëlle Grovonijs, Karine Lalieux
MR Emmanuel Burton, Jean-Jacques Flahaux, Gilles Foret

CD&V Jef Van den Bergh, Veli Yüksel
Open Vld Sabien Lahaye-Battheu, Nele Lijnen
sp.a David Geerts
Ecolo-Groen Marcel Cheron
cdH Isabelle Poncelet

B. — Plaatsvervangers / Suppléants:

An Capoen, Christoph D'Haese, Koenraad Degroote, Yoleen Van Camp,
Bert Wollants
Julie Fernandez Fernandez, Emir Kir, Eric Massin, Daniel Senesael
Sybille de Coster-Bauchau, Benoît Piedboeuf, Philippe Pivin, Stéphanie
Thoron
Roel Deseyn, Veerle Heeren, Stefaan Vercamer
Luk Van Biesen, Dirk Van Mechelen, Tim Vandenput
Annick Lambrecht, Alain Top
Stefaan Van Hecke, Gilles Vanden Burre
Benoît Lutgen, Vanessa Matz

C. — Niet-stemgerechtigd lid / Membre sans voix délibérative:

VB Jan Penris

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GOI	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
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^e zittingsperiode +
basisnummer en volgnummer
QRVA: Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV: Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV: Beknopt Verslag
CRIV: Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag
en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken
(met de bijlagen)

PLEN: Plenum
COM: Commissievergadering
MOT: Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000: Document parlementaire de la 54^e législature, suivi
du n° de base et du n° consécutif
QRVA: Questions et Réponses écrites
CRIV: Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV: Compte Rendu Analytique
CRIV: Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le
compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu
analytique traduit des interventions (avec les an-
nexes)

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

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit wetsontwerp in tweede lezing besproken tijdens haar vergadering van 13 maart 2018.

I. — BESPREKING VAN DE JURIDISCHE NOTA

De minister bezorgt volgend document aangaande de als bijlage gepubliceerde nota van de Juridische Dienst:

We hebben de nota die de diensten van de Kamer met het oog op de tweede lezing hebben opgesteld (zie hierna), heel aandachtig gelezen en besluiten daaruit het volgende.

— Wij stemmen in met haast alle opmerkingen;

— Bij enkele artikelen hebben we de volgende opmerkingen:

o Art. 2, 18°: om beide taalversies met elkaar in overeenstemming te brengen, stellen we de volgende wijziging voor: “belast met het opleggen van de boetes”/“chargés d’infliger les sanctions” (dus niet “compétents”);

o Art. 7, 5°: om beide taalversies met elkaar in overeenstemming te brengen, stellen we voor om de woorden “naast de rijbaan”/“établie en dehors de la chaussée” weg te laten;

o Art. 34: om beide taalversies met elkaar in overeenstemming te brengen, stellen we de volgende wijziging voor: “personen die een inbreuk plegen tegen de maatregelen betreffende ...”/“personnes qui commettent une infraction aux mesures relatives ...”.

II. — WIJZIGING VAN DE MEMORIE VAN TOELICHTING

In het commentaar op artikel 31 in de memorie van toelichting (DOC 54 2869/1, blz. 20) moet, ingevolge de aanpassing van de boetebedragen van de overtredingen van derde en vierde categorie, de volgende zin worden weggelaten: “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.”

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné ce projet de loi en deuxième lecture lors de sa réunion du 13 mars 2018.

I. — DISCUSSION DE LA NOTE JURIDIQUE

Le ministre dépose le document suivant au sujet de la note du service juridique publiée en annexe:

“Nous avons scrupuleusement lu la note (ci-après) émanant des services de la Chambre en vue de la deuxième lecture. De cette lecture il ressort ce qui suit:

— Nous sommes d’accord avec quasi toutes les remarques qui ont été faites;

— Voici les quelques articles avec nos remarques:

o Art. 2, 18°: pour faire concorder le texte, nous proposons: “belast met het opleggen van de boetes”/“chargés d’infliger les sanctions” (donc, pas “compétents”);

o Art. 7, 5°: pour faire concorder le texte, nous proposons: schrappen van “naast de rijbaan”/“établie en dehors de la chaussée”;

o Art. 34: pour faire concorder le texte, nous proposons: “personnes qui commettent une infraction aux mesures relatives ...”.

II. — MODIFICATION DE L’EXPOSÉ DES MOTIFS

Dans le commentaire de l’article 31 dans l’exposé des motifs (Doc 54 2869/1, p. 20), il convient de supprimer la phrase suivante en raison de la modification des montants des amendes en cas d’infractions de catégorie 3 et 4: “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”.

III. — ALGEMENE BESPREKING

3.a Vragen en opmerkingen van de leden

De heer David Geerts (sp.a) heeft nog tal van vragen over voorliggend wetsontwerp. Wanneer een overtreder een formulier C170 ter hand wordt gesteld, dient hij zich binnen drie dagen in regel te stellen en 75 euro te betalen, bedrag dat niet wordt aangemerkt als een boete. Wanneer start de fase van minnelijke schikking? Wanneer niet binnen twee weken wordt betaald en 225 euro moet worden betaald? Het is niet duidelijk hoe dit zich in regel stellen en het opleggen van de administratieve boete elkaar opvolgen. Ook is onduidelijk in welke kas de boetes uiteindelijk worden gestort. De minister zegt: in de kas van de administratieve overheid waartoe de bestraffende beambte behoort. Maar wat met overtredingen vastgesteld op de Thalys of de Eurostar? Worden de aldaar geheven boetes ook in de kas van de NMBS gestort? Indien de inbreuk op Belgisch grondgebied plaatsheeft, kan een Frans medewerker ze vaststellen? Heeft omgekeerd een Belgisch medewerker van deze privéspoorbedrijven de bevoegdheid om in inbreuken of Frans of Nederlands grondgebied vast te stellen? Welke taal is volgens de taalwetten in dergelijk geval van toepassing? Voorts blijft de spreker vragen hebben bij de onafhankelijkheid van de vaststellende en bestraffende beampten, die medewerkers blijven van de spoorbedrijven en als zodanig onder het hiërarchisch gezag staan van hun respectieve bazen. Minderjarigen genieten niet van alle waarborgen die hun status van minderjarige vereist. De bemiddeling na het zesde en niet na het eerste feit komt veel te laat. Alleen recidivisten kunnen hierop aanspraak maken. Is het maximumbedrag bij een zesde feit 170 of 175 euro? De aansprakelijkheid van plusveertienjarigen wordt uitgebreid. Hoe staat het met de aansprakelijkheid van minveertienjarigen? In de wet wordt nergens gewag gemaakt van een minimumleeftijd.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) vindt dat sancties ten aanzien van minderjarigen best worden vervangen door herstellende maatregelen. Minderjarigen ingeval van inbreuk van de trein doen stappen in het eerstvolgende of in een ander station dan het station van bestemming moet volledig uitgesloten worden. Mintwaalfjarigen zijn absoluut niet verplicht een identiteitskaart bij zich te hebben. Overheidsbedrijven worden door voorliggend wetsontwerp zogezegd uitgerust met eenvoudigere procedure terwijl ten aanzien van minderjarigen de pedagogische aanpak voorop moet staan. De ondergrens voor minderjarigen is in dit geval veertien jaar terwijl dit bij de Brusselse vervoersmaatschappij

III. — DISCUSSION GÉNÉRALE

3.a Questions et observations des membres

M. David Geerts (sp.a) a encore de nombreuses questions au sujet du projet de loi à l'examen. Lorsqu'un formulaire C170 est remis à un contrevenant, celui-ci dispose de trois jours pour régulariser sa situation et régler la somme de 75 euros, montant qui n'est pas considéré comme une amende. À partir de quand la phase de la transaction commence-t-elle? Lorsqu'aucune somme n'a été versée dans les quinze jours et qu'elle s'élève alors à 225 euros? La façon dont se succèdent cette régularisation et le fait d'infliger une amende administrative n'est pas claire. Le projet n'indique pas non plus clairement dans quelle caisse les amendes sont finalement versées. Le ministre dit qu'elles sont versées dans la caisse de l'autorité administrative à laquelle l'agent sanctionnateur appartient. Mais qu'en est-il des infractions constatées à bord d'un Thalys ou d'un Eurostar? Les amendes qui y sont perçues sont-elles également versées dans les caisses de la SNCB? Si l'infraction se produit sur le territoire belge, un collaborateur français peut-il la constater? Et à l'inverse, est-ce qu'un collaborateur belge de ces sociétés ferroviaires privées est en mesure de constater une infraction sur le territoire français ou néerlandais? Selon les lois sur l'emploi des langues, quelle langue est d'application dans un tel cas? L'intervenant continue également de se poser des questions sur l'indépendance des agents constatateurs et sanctionneurs, qui restent des collaborateurs de ces sociétés ferroviaires et qui sont, en tant que tels, soumis à l'autorité hiérarchique de leurs chefs respectifs. Les mineurs ne jouissent pas de toutes les garanties que leur statut de mineur exige. La médiation après la sixième infraction, et non après la première, arrive bien trop tard. Seuls les récidivistes peuvent y faire appel. Le montant maximal en cas de sixième infraction est-il de 170 ou 175 euros? La responsabilité des mineurs âgés de quatorze ans et plus est élargie. Qu'en est-il de la responsabilité des moins de quatorze ans? Dans la loi, il n'est jamais fait mention d'un âge minimum.

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) estime que les sanctions à l'égard des mineurs devraient plutôt être remplacées par des mesures de réparation. Il convient d'exclure totalement l'idée de faire descendre des mineurs à la gare suivante où à une autre gare que la gare de destination en cas d'infraction à bord. Les enfants de moins de douze ans ne sont absolument pas obligés d'avoir une pièce d'identité sur eux. Le projet de loi à l'examen dote soi-disant les entreprises publiques d'une procédure simplifiée, alors qu'il conviendrait de privilégier une approche pédagogique vis-à-vis des mineurs. L'âge minimal pour les mineurs est ici fixé à quatorze ans, tandis qu'il est de seize ans pour

MIVB zestien jaar is. Wat is trouwens het aandeel bij minderjarigen van de overtredingen van niet-betaling? De ombudsdienst moet steeds worden ingeschakeld bij minderjarigen. Deze laatsten moeten zich kunnen aanpassen aan de regels van de samenleving in plaats van meteen repressief te worden aangepakt, met dien verstande dat het sowieso de ouders zijn die de boetes zullen moeten ophoesten. Frustrerend is ook dat zelfs wanneer de ombudsdienst wordt ingeschakeld, de klantendienst van de NMBS de boete opeist. De spreekster herinnert eraan dat bij GAS-boetes bemiddeling verplicht is bij minderjarigen. Ten slotte gelooft ze niet dat voorliggend wetsontwerp een gunstig effect zal hebben op het aantal zwartrijders en auteurs van baldadigheden. In ieder geval moet de wet zodra ze in werking is getreden cijfermatig geëvalueerd worden.

De heer Veli Yüksel (CD&V) wenst verduidelijking. Wat vindt de minister van het advies van de Vlaamse Kinderrechtencommissaris die voorstelt alle maximumboetes voor minderjarigen te halveren. Dit zou in lijn zijn met uitspraken van het Grondwettelijk Hof.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) dringt ook aan op een standpunt tegenover het advies van de Vlaamse Kinderrechtencommissaris.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) zal een amendement indienen om bij inbreuken gepleegd door minderjarigen bemiddeling verplicht te maken vanaf het eerste en niet vanaf het zesde feit.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) kondigt aan een amendement in te dienen op artikel 21 om windmolens ook dichter dan de vooropgestelde tweehonderd meter te kunnen bouwen. Ze wijst op het advies van de Vlaamse Kinderrechtencommissaris volgens hetwelk het uitgesloten moet worden dat een minderjarige die bijvoorbeeld zijn abonnement is vergeten van de trein wordt gezet. Zonder geld en gsm dreigt deze jongere verloren te lopen en dit kan toch allerminst de bedoeling zijn.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) dringt erop aan dat de gevraagde cijfers met uitsplitsing van de 14- tot 16-jarigen en de 16- tot 18-jarigen ter beschikking van de commissieleden zouden worden gesteld om de precieze impact te kunnen meten die de wet zal hebben.

De heer Jean-Jacques Flahaux herinnert eraan dat indien 90 % van de overtredingen van minderjarigen zwartrijden betreft, de ouders de eersten zullen zijn om

la société bruxelloise de transports publics, la STIB. D'ailleurs, quelle est la part des infractions de non-paiement commises par les mineurs? Il convient de recourir automatiquement à la médiation pour les mineurs. Ces derniers doivent pouvoir apprendre à se conformer aux règles de la société plutôt que d'être directement confrontés à des actions répressives, étant entendu que ce sont de toute façon les parents qui devront s'acquitter des amendes. Il est également frustrant de constater que même lorsqu'il est fait appel à un médiateur, le service clientèle de la SNCB exige que l'amende soit réglée. L'intervenante rappelle à cet égard que dans le cas des amendes SAC, la médiation est obligatoire pour les mineurs. Enfin, elle ne pense pas que le projet de loi à l'examen aura un effet positif sur le nombre de personnes voyageant sans titre de transport valable ou sur le nombre d'auteurs d'actes de vandalisme. Dans tous les cas, il conviendrait de procéder à une évaluation chiffrée de la loi dès son entrée en vigueur.

M. Veli Yüksel (CD&V) réclame des précisions. Que pense le ministre de l'avis du commissaire flamand aux droits de l'enfant qui propose de réduire de moitié toutes les amendes maximales pour les mineurs d'âge. Cette proposition s'inscrirait dans la ligne des décisions de la Cour constitutionnelle.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) insiste également pour connaître le point de vue du ministre sur l'avis du commissaire flamand aux droits de l'enfant.

Mme Isabelle Poncelet (cdH) déposera un amendement tendant, en cas d'infractions commises par des mineurs, à rendre une médiation obligatoire dès le premier fait, et non à partir du sixième fait commis.

Mme Inez De Coninck (N-VA) annonce le dépôt d'un amendement à l'article 21 tendant à autoriser la construction d'éoliennes à une distance du rail moindre que les 200 mètres prévus dans le projet. Elle renvoie par ailleurs à l'avis du commissaire flamand aux droits de l'enfant selon lequel il doit être exclu de faire descendre du train un mineur qui, par exemple, a oublié son abonnement. Sans argent ni GSM, ce jeune risque de s'égarer, ce qui ne saurait être l'objectif.

Mme Karine Lalieux (PS) insiste pour que les chiffres demandés sur la ventilation des jeunes de 14 à 16 ans et de 16 à 18 ans soient fournis aux commissaires afin de mesurer l'impact précis que cette loi aura.

M. Jean-Jacques Flahaux rappelle que si 90 % des infractions commises par des mineurs ont trait à des déplacements sans titre de transport, les parents seront

hun telgen een bolwassing te geven. De ouders zullen de eventuele boete moeten betalen, dus kunnen ze ook een en ander eisen van hun kinderen.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) wenst vooreerst te weten welk percentage van het aantal reizigers de minderjarigen vertegenwoordigen. De spreker vraagt dat de cijfers per leeftijdscategorie ter beschikking worden gesteld. Vertegenwoordigen de minderjarigen minder dan 10 % van het aantal reizigers? In het door de minister geciteerde aantal inbreuken (zie verder) zitten veel overlappingsen. Multirecidivisten maken het onmogelijk het juiste aandeel van de foutieve minderjarigen in te schatten. Dit is belangrijk om te weten of voorliggende regeling wel afdoend zal zijn voor wat het zich tot doel heeft gesteld. Het is goed mogelijk dat de regering door de huidige regeling erdoor te jagen zichzelf een rad voor de ogen draait en haar wensen voor werkelijkheid neemt. Zijn er geen alternatieve manieren om hetzelfde te bereiken? Beschikken de overheidsbedrijven wel over de juiste middelen om delinquent gedrag van de reizigers aan te pakken? Er zijn inderdaad bendes actief op sommige lijnen, maar ze vormen een belangrijke minderheid. Door voorliggend wetsontwerp lijken alle reizigers gevisieerd, niet alleen diegenen die inbreuken begaan en verdienen aangepakt te worden.

3.b Antwoorden van de minister

Preventieve aanpak

De wet, door sommigen gezien als een arsenaal van repressieve maatregelen, zal ongetwijfeld een ontra dend effect hebben op mogelijke overtreders. Gelet op de vele miljoenen reizigers die het spoor jaarlijks telt, is het overdreven om te stellen dat alle reizigers door de administratieve sancties worden gevisieerd.

Algemene vervoersvoorwaarden

De algemene vervoersvoorwaarden – die voorzien in een betaling van 75 euro voor administratieve kosten bij het zich in regel stellen – mogen niet verward worden met administratieve sancties. Ze worden niet gewijzigd en blijven onverkort van kracht. Slechts nadat betaling is uitgebleven en bemiddeling door Ombudsrail geen resultaat heeft opgeleverd, treedt het systeem van de administratieve sancties in werking. Deze sancties zullen proportioneel en effectief zijn. Idealiter zullen ze een preventieve werking hebben, net als het geval is met de GAS-boetes.

les premiers à passer un savon à leur progéniture. Les parents devront payer l'éventuelle amende, ils peuvent donc avoir quelque exigence vis-à-vis de leurs enfants.

M. Marcel Cheron (Ecolo-Groen) demande d'abord quel pourcentage du nombre de voyageurs les mineurs représentent. L'intervenant demande que les chiffres par catégorie d'âge soient mis à disposition. Les mineurs représentent-ils moins de 10 % du nombre de voyageurs? Le nombre d'infractions cité par le ministre (voir ci-dessous) comporte de nombreux chevauchements. Les multirécidivistes rendent impossible l'estimation de la proportion correcte de mineurs fautifs. C'est important pour savoir si le présent dispositif permettra d'atteindre l'objectif fixé. Il est fort possible qu'en faisant adopter au pas de charge ce dispositif, le gouvernement se fourvoie et prenne ses désirs pour la réalité. N'y a-t-il pas d'alternatives permettant d'atteindre les mêmes objectifs? Les entreprises publiques disposent-elles des outils appropriés pour lutter contre le comportement délinquant des voyageurs? Des bandes sévissent effectivement sur certaines lignes, mais elles constituent une minorité importante. Le projet de loi à l'examen semble cibler tous les voyageurs, pas seulement ceux qui commettent des infractions et méritent d'être sanctionnés.

3.b Réponses du ministre

Prévention

La loi, considérée par certains comme un arsenal de mesures répressives, aura indubitablement un effet dissuasif sur les éventuels auteurs d'infractions. Chaque jour, ce sont 750 000 navetteurs qui sont transportés. Compte tenu du fait que le rail transporte bon an mal an plusieurs millions de voyageurs, il est excessif de dire que tous les voyageurs sont visés par les sanctions administratives.

Conditions générales de transport

Il ne faut pas confondre les conditions générales de transport – qui prévoient le paiement de 75 euros de frais administratifs lors de la régularisation – avec les sanctions administratives. Elles ne sont pas modifiées et continuent de s'appliquer. Ce n'est qu'en cas de non-paiement et d'échec de la médiation par Ombudsrail que le système de sanctions administratives entre en jeu. Ces sanctions seront proportionnelles et effectives. Idéalement, elles auront un effet dissuasif, comme cela est le cas pour les amendes SAC.

Internationaal treinverkeer

De Thalys en de Eurostar houden er eigen regels op na. De administratieve boetes zijn niet van toepassing wanneer de algemene vervoersvoorwaarden van beide exploitaties niet worden nageleefd. Infrabel mag natuurlijk wel tussenbeide komen op de sporen waar ook op het Belgisch grondgebied waarover de internationale treinen rijden.

Afstand windturbines van spoorlijn

De minister verklaart zich akkoord met het voorgestelde amendement: de afstand van de windturbines tot de spoorlijn moet niet tweehonderd meter bedragen maar op een afstand die gelijk is aan de hoogte, verhoogd met enerzijds de helft van de rotordiameter en anderzijds met vijf meter.

Garanties minderjarigen

De minderjarigen – in principe +14 tot -18 – genieten wel degelijk meer garanties. Voor minderjarigen jonger dan 14 jaar krijgen de ouders of voogden en de overtreder zelf een kopie van de vaststelling van de overtreding. Zo wordt vermeden dat ze zich straffeloos zouden voelen daar de administratieve sancties gelden voor de plusveertienjarigen. Ingeval van overtreding wordt de procureur des Konings steeds op de hoogte gebracht. De ouders of voogden en de minderjarigen krijgen steeds de kans zich mondeling te verdedigen. In voorkomend geval zal de stafhouder van de balie een advocaat aanwijzen die hen bijstand verleent. Ten slotte moet de bestraffende beambte steeds bemiddeling voorstellen.

Aandeel minderjarigen

Het aandeel van de minderjarigen in het aantal begane overtredingen bedraagt minder dan 10 %. Het aantal vaststellingen van inbreuken wegens niet-betaling bedraagt 391 865 in totaal, waarvan 36 432 voor minderjarigen van 14 tot 18 jaar (hetzij 2 784 voor minveertienjarigen, 9 993 voor minderjarigen van 14 tot 16 jaar en 23 655 voor minderjarigen van 16 tot 18 jaar).

Beperking boetes minderjarigen

De maximumboete kan niet meer dan 175 euro bedragen.

Bemiddeling vanaf zesde inbreuk

80 à 90 % van de inbreuken betreft zwartrijden. Slechts na het zoveelste feit is bemiddeling verantwoord omdat de recidive ernstig is maar ook omdat

Traffic ferroviaire international

Le Thalys et l'Eurostar appliquent leurs propres règles. Les amendes administratives ne s'appliquent pas lorsque les conditions générales de transport des deux exploitations ne sont pas respectées. Infrabel peut naturellement intervenir sur les voies partout sur le territoire belge empruntés par les trains internationaux.

Distance des éoliennes par rapport au rail

Le ministre marque son accord sur l'amendement proposé: la distance entre les éoliennes et le rail ne doit pas être de deux cents mètres mais être au moins égale à la hauteur axiale de la turbine augmenté du diamètre du rotor plus cinq mètres.

Garanties pour les mineurs

Les mineurs – en principe âgés de plus de 14 ans et de moins de 18 ans – bénéficient de plus de garanties. Pour les moins de 14 ans, les parents ou tuteurs et l'auteur de l'infraction lui-même recevront une copie du constat de l'infraction. On évitera ainsi qu'ils nourrissent un sentiment d'impunité du fait que les sanctions administratives s'appliquent aux plus de 14 ans. En cas d'infraction, le procureur du Roi est toujours informé. Les parents ou tuteurs et les mineurs ont toujours la possibilité d'avoir la possibilité de se défendre oralement. Le cas échéant, le bâtonnier désignera un avocat pour les assister. Enfin, l'agent sanctionnateur doit toujours proposer une médiation.

Part des mineurs

Les mineurs commettent moins de 10 % des infractions dénombrées. Le nombre de constatations d'infractions pour non-paiement s'élève à 391 865 au total, dont 36 432 pour les mineurs de 14 à 18 ans (soit 2 784 pour les mineurs de moins de 14 ans, 9 993 pour les mineurs de 14 à 16 ans et 23 655 pour les mineurs de 16 à 18 ans).

Limitation des amendes infligées aux mineurs

L'amende maximale ne peut pas excéder 175 euros.

Médiation dès la sixième infraction

Entre 80 % et 90 % des infractions concernent le défaut de titre de transport. Ce n'est qu'après le énième fait que la médiation est justifiée en raison de la gravité

de bemiddeling gemiddeld – administratief papierwerk inbegrepen – ten minste drie uur in beslag neemt. Als men het aantal vaststellingen – om en bij de 800 – vermenigvuldigt met het aantal uren dat aan de bemiddeling gespendeerd moet worden, komt men uit op een zeer hoog aantal werkuren.

Verwijdering van de trein

De instructies aan de treinbegeleider verhinderen dat een minderjarige zwartrijder zomaar van de trein wordt gegooid.

Verbod toegang perrons

Personen die zich zonder enige reden op het perron bevinden moet de toegang tot het station ontzegd kunnen worden.

Identificering min-twaalfjarigen

Tot twaalf jaar reizen kinderen gratis, voor zover ze vergezeld worden door een plustwaalfjarige of een volwassene. De controle van de leeftijdsvoorwaarde gebeurt zeer pragmatisch. Treinbegeleiders zijn bij onrustwekkende verdwijningen van minderjarigen verplicht de leeftijd van minderjarigen te checken.

Inbreuken overwegen

Inzake inbreuken aan overwegen is de Wegcode van toepassing.

IV. — BESPREKING VAN DE AMENDEMENTEN

Art. 9

Amendement nr. 11 (DOC 54 2869/5, blz. 5) strekt ertoe het 4° te schrappen.

De heer David Geerts (sp.a) dient dit amendement in daar de omschrijving “om het even welke show op te zetten, al dan niet gepaard gaande met geldinzameling” al te vaag is en dus veel ruimte laat voor willekeur.

Art. 13

Amendement nr. 12 (DOC 54 2869/5, blz. 6) strekt ertoe de woorden “kunnen hinderen of” te schrappen.

De heer David Geerts (sp.a) wijst erop dat of een bepaalde handeling al dan niet hindert, te veel ruimte

de la récidive, mais aussi parce que la durée moyenne de la médiation – y compris les formalités administratives – est de au moins trois heures. Si l’on multiplie le nombre de constatations – environ 800 – par le nombre d’heures devant être consacrées à la médiation, on obtient un nombre très élevé d’heures de travail.

Éloignement du train

Les instructions données aux accompagnateurs de train les empêchent de faire sortir sans plus des trains les mineurs sans titre de transport.

Interdiction d'accès aux quais

Il doit être possible de refuser l'accès à la gare aux personnes qui se trouvent sans motif sur un quai.

Identification des enfants de moins de douze ans

Les enfants de moins de douze ans voyagent gratuitement, à condition d'être accompagnés d'un enfant de plus de douze ans ou d'un adulte. Le contrôle de la condition de l'âge se fait de façon très pragmatique. Les accompagnateurs de train doivent vérifier l'âge des mineurs en cas de disparitions alarmantes de mineurs.

Infractions aux passages à niveau

Le Code de la route s'applique aux infractions aux passages à niveau.

IV. — DISCUSSION DES AMENDEMENTS

Art. 9

L'amendement n° 11 (DOC 54 2869/5, p. 5) tend à supprimer le 4°.

M. David Geerts (sp.a) présente cet amendement, parce que la disposition “de monter quelque spectacle que ce soit, allant ou non de pair avec une collecte d'argent” est trop vague et laisse dès lors une large place à l'arbitraire.

Art. 13

L'amendement n° 12 (DOC 54 2869/5, p. 6) tend à supprimer les mots “gêner ou”.

M. David Geerts (sp.a) fait observer que la gêne provoquée par une action donnée relève d'une

laat aan een subjectieve interpretatie en derhalve best wordt weggelaten.

Art. 14

Amendement nr. 13 (DOC 54 2869/5, blz. 7) de identificatieplicht voor kinderen jonger dan twaalf jaar uit het wetsontwerp te halen.

De heer David Geerts (sp.a) verwijst naar het advies van de Vlaamse kinderrechtencommissaris. Wettelijk is een kind jonger dan twaalf jaar niet verplicht een identiteitsbewijs met zich mee te hebben en kan derhalve ook niet verplicht worden het voor te leggen.

Mevrouw Nele Lijnen (Open Vld) onderstreept dat een kind jonger dan twaalf jaar geen “Kids ID” moet hebben, maar het kan zich op alle andere mogelijke wijzen identificeren.

De minister herinnert eraan dat de treinbegeleiders bij een onrustwekkende verdwijning van een minderjarige verplicht zijn de leeftijd en identiteit van minderjarigen te checken.

Art. 18

Amendement nr. 14 (DOC 54 2869/5, blz. 8) strekt ertoe het verbod naar Brussel-Nationaal te sporen zonder de toeslag te betalen te schappen.

De heer David Geerts (sp.a) stelt dat sedert de instelling van toegangspoortjes dit verbod overbodig is. De betreffende wettekst werd hoogstwaarschijnlijk geredigeerd voor deze toegangspoortjes werden geïnstalleerd.

De minister is van oordeel dat de toegangspoortjes het verbod effectief moeten maken. Het verbod als zodanig mag derhalve in de wet blijven staan.

Art. 21

Amendement nr. 22 (DOC 54 2869/5, blz. 17-18) strekt ertoe de afstand van tweehonderd meter tussen de spoorlijn en de dichtstbijzijnde windmolen te reduceren volgens een andere, meer aangepaste formule.

Mevrouw Inez De Coninck (N-VA) onderstreept dat België dichtbevolkt is en dat de mogelijkheid moet behouden blijven windmolens langs spoorlijnen te installeren. De nieuwe formule – de hoogte van de windmolen, de diameter van de rotor plus vijf meter – is beter aangepast aan de noden van morgen.

interprétation subjective et qu’il est dès lors préférable de supprimer lesdits mots.

Art. 14

L’amendement n° 13 (DOC 54 2869/5, p. 7) tend à supprimer l’obligation d’identification pour les enfants de moins de 12 ans.

M. David Geerts (sp.a) renvoie à l’avis du commissaire flamand aux droits de l’enfant. Légalement, un enfant de moins de 12 ans ne doit pas être en possession d’une carte d’identité. Il ne peut donc être obligé de présenter une telle carte.

Mme Nele Lijnen (Open Vld) souligne qu’un enfant de moins de 12 ans ne doit pas avoir de “Kids ID”, mais qu’il peut s’identifier par tout autre moyen possible.

Le ministre rappelle qu’en cas de disparition inquiétante d’un mineur, les accompagnateurs de train sont obligés de contrôler l’âge et l’identité des mineurs.

Art. 18

L’amendement n° 14 (DOC 54 2869/5, p. 8) tend à supprimer l’interdiction de se rendre en train à Bruxelles-National sans s’acquitter du supplément.

M. David Geerts (sp.a) indique que cette interdiction est superflue depuis l’installation des portiques d’accès. Le texte de loi à l’examen a vraisemblablement été rédigé avant que ces portiques d’accès soient installés.

Le ministre estime que les portiques d’accès doivent veiller à ce que l’interdiction soit effective. L’interdiction en tant que telle peut donc être maintenue dans la loi.

Article 21

L’amendement n° 22 (Doc 54 2869/5, p. 17-18) tend à réduire la distance de deux cents mètres séparant la ligne de chemin de fer de l’éolienne la plus proche selon une autre formule plus adaptée.

Mme Inez De Coninck (N-VA) souligne que la Belgique est un pays densément peuplé et que la possibilité d’installer des éoliennes le long des lignes de chemin de fer doit être préservée. La nouvelle formule – la hauteur de l’éolienne, le diamètre du rotor plus cinq mètres – est mieux adaptée aux besoins de demain.

Art. 25

Amendement nr. 15 (DOC 54 2869/5, blz. 9) legt voorwaarden op waaraan de vaststellingen van de inbreuken moeten voldoen.

De heer David Geerts (sp.a) herinnert eraan dat deze voorwaarden deel uitmaken van de standaardprocedure bij De Lijn.

Art. 26

Amendement nr. 10 (DOC 54 2869/5, blz. 2-4) beoogt alleen de bestraffende en niet de vaststellende beambten toegang te geven tot de persoonlijke gegevens van het Rijksregister.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) betoogt dat voorliggend wetsontwerp het aantal gemachtigde personen uitbreidt dat andere wetgeving, in het bijzonder de wetgeving aangaande de GAS-boetes, heeft beperkt. De Raad van State heeft dienaangaande trouwens ook een opmerking gemaakt.

De heer Marcel Cheron (Ecolo-Groen) vindt de uitdrukking in de memorie van toelichting "sommige agenten" zeer rekbaar. Om hoeveel procent van de categorie van vaststellende beambten kan het hier gaan? Wat betekent de uitdrukking "waarvan de functie het vereist"? Dit wordt negens gedefinieerd. Alleen de wettekst telt, en die is vaag.

De minister stelt dat thans reeds vier à vijf vaststellende beambten toegang hebben tot het Rijksregister. Het gaat hier om een beperkt aantal, leden van Securail en de Spoorweggpolitie. Het gaat hier ook telkens om een individueel verzoek dat met redenen omkleed moet zijn. De Privacycommissie waakt over de legitimiteit van de strikt geregelde toegang tot persoonlijke gegevens.

Art. 27

Amendement nr. 16 (DOC 54 2869/5, blz. 10) strekt ertoe minderjarigen uit te sluiten van de mogelijkheid dat hun vervoersbewijs wordt ingetrokken.

De heer David Geerts (sp.a) herinnert eraan dat de Vlaamse kinderrechtencommissaris omtrent het afnemen van de vervoersbewijzen van minderjarigen de grootste twijfels had. Meer dan een kwart van de vervoersbewijzen van minderjarigen betreffen immers schoolabonnementen.

Art. 25

L'amendement n° 15 (Doc 54 2869/5, p. 9) impose des conditions aux constats d'infractions.

M. David Geerts (sp.a) rappelle que ces conditions font partie de la procédure standardisée en vigueur chez De Lijn.

Art. 26

L'amendement n° 10 (Doc 54 2869/5, p. 2-4) tend à confier l'accès au Registre national aux seuls agents sanctionneurs et non aux agents constatateurs.

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) indique que le projet de loi à l'examen élargit le nombre de personnes habilitées que d'autres législations, en particulier la législation relative aux amendes SAC, ont limité. Le Conseil d'État a d'ailleurs formulé une observation à cet égard.

M. Marchel Cheron (Ecolo-Groen) juge l'expression "certains agents", utilisée dans l'exposé des motifs, très élastique. De quel pourcentage de la catégorie des agents constatateurs peut-il s'agir? Que signifie l'expression "dont la fonction le requiert"? Elle n'est définie nulle part. Seul le texte de loi fait foi et celui-ci manque de précision.

Le ministre indique qu'à l'heure actuelle, quatre à cinq agents constatateurs ont déjà accès au Registre national. Il s'agit d'un nombre limité d'agents, des membres de Securail et de la police des chemins de fer. Ils doivent en outre systématiquement introduire une demande individuelle et motivée. La Commission de la protection de la vie privée veille à la légitimité de l'accès, strictement réglementé, aux données à caractère personnel.

Art. 27

L'amendement n° 16 (Doc 54 2869/5, p. 10) tend à exclure les mineurs de la possibilité de se voir retirer leur titre de transport.

M. David Geerts (sp.a) rappelle que le Commissariat flamand aux droits de l'enfant a émis de sérieuses réserves quant au retrait du titre de transport de mineurs. Plus d'un quart des titres de transport de mineurs correspondent en effet à des abonnements scolaires.

Art. 31

Amendement nr. 17 (DOC 54 2869/5, blz. 11-12) beoogt de gangbare boetes tot de helft te herleiden indien minderjarigen de inbreuk hebben gepleegd.

De heer David Geerts (sp.a) is van oordeel dat de door de ouders betaalde boete voor een minderjarige nooit meer dan 150 euro mag bedragen. De spreker is het niet eens met de visie die minderjarigen steeds jonger gaan sanctioneren. Dit is een kwalijke door populisme ingegeven tendens. Ook moet rekening worden gehouden met de financiële draagkracht van de ouders, die uiteindelijk het gelag betalen.

Art. 32

Amendement nr. 18 (DOC 54 2869/5, blz. 13) beoogt in een minnelijke schikking te voorzien voor alle inbreuken.

De heer David Geerts (sp.a) stelt dat Ombudsrail dit in zijn advies heeft aanbevolen.

Art. 33

Amendement nr. 20 (DOC 54 2869/5, blz. 15) beoogt minderjarigen uit te sluiten van een algemeen toegangsverbod.

De heer David Geerts (sp.a) betoogt dat minderjarigen het recht op mobiliteit niet ontzegd mag worden.

Art. 35

Amendement nr. 19 (DOC 54 2869/5, blz. 14) beoogt te verhinderen dat minderjarige overtreders van de trein zouden kunnen worden gezet.

De heer David Geerts (sp.a) stelt dat minderjarigen niet dezelfde sanctie dienen te ondergaan als volwassenen. Het zou onverantwoord zijn minderjarigen ergens te lande achter te laten.

Art. 53

Amendement nr. 21 (DOC 54 2869/5, blz. 16) beoogt bemiddeling in iedere fase verplicht te maken.

Mevrouw Isabelle Poncelet (cdH) is van oordeel dat Ombudsrail te allen tijde en bij iedere inbreuk moet kunnen tussenkomen.

Art. 31

L'amendement n° 17 (Doc 54 2869/5, p. 11-12) vise à diminuer de moitié les amendes en vigueur si l'infraction a été commise par un mineur.

M. David Geerts (sp.a) considère que l'amende payée par les parents pour un mineur ne doit jamais dépasser 150 euros. L'intervenant n'est pas d'accord avec la pratique qui tend à sanctionner les mineurs de plus en plus tôt. C'est une tendance néfaste, induite par des visées populistes. Il convient également de tenir compte de l'assise financière des parents, car ce sont eux qui, au final, payeront les pots cassés.

Art. 32

L'amendement n° 18 (Doc 54 2869/5, p. 13) tend à prévoir une transaction pour toutes les infractions.

M. David Geerts (sp.a) indique qu'Ombudsrail a recommandé cette mesure dans son avis.

Art. 33

L'amendement n° 20 (Doc 54 2869/5, p. 15) tend à exclure les mineurs d'une interdiction générale d'accès.

M. David Geerts (sp.a) précise que les mineurs ne peuvent pas être privés du droit à la mobilité.

Art. 35

L'amendement n° 19 (Doc 54 2869/5, p. 14) tend à empêcher que des auteurs d'infractions mineurs puissent être débarqués du train.

M. David Geerts (sp.a) indique que les jeunes ne peuvent pas subir la même sanction que les adultes. Il serait irresponsable d'abandonner des jeunes à leur sort n'importe où.

Art. 53

L'amendement n° 21 (DOC 54 2869/5, p. 16) tend à rendre la médiation obligatoire lors de chaque phase.

Mme Isabelle Poncelet (cdH) estime qu'Ombudsrail doit pouvoir intervenir à tout moment et pour chaque infraction.

Art. 54/1 (*nieuw*)

Amendement nr. 23 (DOC 54 2869/5, blz. 19) beoogt een jaarlijkse evaluatie van de toepassing van de wet wettelijk verplicht te maken.

Mevrouw Gwenaëlle Grovonius (PS) meent dat de impact van de invoering van administratieve boetes moet worden geëvalueerd. Vooral de impact op minderjarigen verdient daarbij de grootste aandacht.

De heer Jean-Jacques Flahaux (MR) is van oordeel dat het parlement steeds de uitvoering en dus de impact van wetgeving door de regering in vraag kan stellen.

Mevrouw Karine Lalieux (PS) stelt dat de meeste wetgeving vandaag voorziet in een jaarlijkse evaluatie.

De minister herinnert aan het recht van ieder parlements lid de regering te ondervragen over de impact van door het parlement gestemde en door de regering ten uitvoer gelegde wetgeving.

V. — STEMMINGEN

De artikelen 1 tot 8 werden in eerste lezing aangenomen.

Amendement nr. 11 op artikel 9 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De artikelen 10 tot 12 werden in eerste lezing aangenomen.

Amendement nr. 12 op artikel 13 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Amendement nr. 13 op artikel 14 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De artikelen 15 tot 17 werden in eerste lezing aangenomen.

Amendement nr. 14 op artikel 18 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De artikelen 19 en 20 werden in eerste lezing aangenomen.

Amendement nr. 22 op artikel 21 wordt eenparig aangenomen.

Artikel 21 wordt, zoals gewijzigd, eenparig aangenomen

Art. 54/1 (*nouveau*)

L'amendement n° 23 (DOC 54 2869/5, p. 19) vise rendre une évaluation annuelle de l'application de la loi légalement obligatoire.

Mme Gwenaëlle Grovonius (PS) estime qu'il faut évaluer les répercussions de l'instauration du mécanisme des amendes administratives, et tout particulièrement ses répercussions pour les mineurs.

M. Jean-Jacques Flahaux (MR) estime que le parlement peut toujours remettre en question la mise en application des lois par le gouvernement et donc également leurs répercussions.

Mme Karine Lalieux (PS) souligne qu'à l'heure actuelle, la plupart des lois prévoit une évaluation annuelle.

Le ministre rappelle que chaque parlementaire a le droit d'interroger le gouvernement sur les répercussions des lois votées par le parlement et mises en application par le gouvernement.

V. — VOTES

Les articles 1^{er} à 8 ont été adoptés en première lecture.

L'amendement n° 11 à l'article 9 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Les articles 10 à 12 ont été adoptés en première lecture.

L'amendement n° 12 à l'article 13 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

L'amendement n° 13 à l'article 14 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Les articles 15 à 17 ont été adoptés en première lecture.

L'amendement n° 14 à l'article 18 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Les articles 19 et 20 ont été adoptés en première lecture.

L'amendement n° 22 à l'article 21 est adopté à l'unanimité.

L'article 21, ainsi modifié, est adopté à l'unanimité.

De artikelen 22 tot 24 werden in eerste lezing aangenomen.

Amendement nr. 15 op artikel 25 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 10 op artikel 26 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 16 op artikel 27 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

De artikelen 28 tot 30 werden in eerste lezing aangenomen.

Amendement nr. 17 op artikel 31 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 18 op artikel 32 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Amendement nr. 20 op artikel 33 wordt verworpen met 10 tegen 4 stemmen en 1 onthouding.

Artikel 34 werd in eerste lezing aangenomen

Amendement nr. 19 op artikel 35 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

De artikelen 36 tot 52 werden in eerste lezing aangenomen.

Amendement nr. 21 op artikel 53 wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 54 werd in eerste lezing aangenomen

Amendement nr. 23 om een artikel 54/1 in te voegen wordt verworpen met 10 tegen 5 stemmen.

Artikel 55 werd in eerste lezing aangenomen.

*
* *

Het gehele wetsontwerp wordt, zoals gewijzigd en met inbegrip van wetgevingstechnische en taalkundige verbeteringen aangenomen met 10 stemmen en 5 onthoudingen.

Les articles 22 à 24 ont été adoptés en première lecture.

L'amendement n° 15 à l'article 25 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 10 à l'article 26 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 16 à l'article 27 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

Les articles 28 à 30 ont été adoptés en première lecture.

L'amendement n° 17 à l'article 31 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 18 à l'article 32 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'amendement n° 20 à l'article 33 est rejeté par 10 voix contre 4 et une abstention.

L'article 34 a été adopté en première lecture.

L'amendement n° 19 à l'article 35 est rejeté par 10 voix contre 5.

Les articles 36 à 52 ont été adoptés en première lecture.

L'amendement n° 21 à l'article 53 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 54 a été adopté en première lecture.

L'amendement n° 23 tendant à insérer un article 54/1 est rejeté par 10 voix contre 5.

L'article 55 a été adopté en première lecture.

*
* *

L'ensemble du projet de loi, ainsi modifié (en ce compris les corrections d'ordre linguistique et légistique), est adopté par 10 voix et 5 abstentions.

Derhalve vervalt wetsvoorstel nr. 1578.

De rapporteur,

Marcel CHERON

De voorzitter,

Karine LALIEUX

Uitvoeringsbesluiten krachtens de artikelen 105 of 108 van de Grondwet: niet meegedeeld.

Par conséquent, la proposition de loi n° 1578 devient sans objet.

Le rapporteur,

Marcel CHERON

La présidente,

Karine LALIEUX

Dispositions nécessitant une mesure d'exécution en vertu des articles 105 ou 108 de la Constitution: non communiquées.

Dienst Juridische Zaken en
Parlementaire Documentatie

JURIDISCHE ZAKEN



Service Affaires juridiques et
Documentation parlementaire

AFFAIRES JURIDIQUES

**NOTA TER ATTENTIE VAN DE COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN**

Betreft: Wetgevingstechnische nota betreffende de in eerste lezing aangenomen artikelen van het wetsontwerp op de politie van de spoorwegen (DOC 54 2869/004)

BIJZONDERE OPMERKINGEN BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 2

1. Bij gebreke van een citeertitel en aangezien de Koning (nog) geen gebruik heeft gemaakt van artikel 226 van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex, dient het opschrift van de wet in artikel 2, 1°, van het ontwerp volledig te worden weergegeven.

Men schrijve bijgevolg *“van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex” / “de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire”* in plaats van *“van de Spoorcodex” / “du Code ferroviaire”*.

2. De Nederlandse en de Franse tekst van de definitie in artikel 2, 18°, van het ontwerp, stemmen niet overeen : *“belast met het opleggen van”* vs. *“compétents pour infliger”*.

Opschrift van hoofdstuk 1 van titel 2

3. Aangezien er geen verplichtingen in het bijzonder volgen, schrappe men de woorden *“in het algemeen” / “en général”* in het voormelde opschrift.

Artikel 5

4. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 5, 6°, van het ontwerp stemmen niet overeen : in het Nederlands gaat het over de *“alarm- of beschermingsvoorzieningen van de roltrappen, ...”* en in het Frans over alarm- of beschermingsvoorzieningen in het algemeen en over roltrappen en andere uitrustingen.

Ofwel dient er in de Nederlandse tekst na het woord *“beschermingsvoorzieningen”* een komma te worden ingevoegd, ofwel dient in de Franse tekst de komma na het woord *“protection”* te vervallen.

Artikel 6

5. De Nederlandse en de Franse tekst van de inleidende zin stemmen niet overeen. In het Nederlands slaat het woord *“betrokken”* enkel op de spoorwegonderneming en in het Frans heeft het woord *“concernés”* betrekking op alle vermelde instanties.

Deze opmerking geldt ook voor artikel 7 van het ontwerp.

Artikel 7

6. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 7, 5°, van het ontwerp stemmen niet overeen : *“naast de rijbaan”* vs. *“en dehors de la chaussée”*. Deze bepaling is bovendien niet duidelijk geformuleerd aangezien *“rijbaan”* / *“chaussée”* nergens wordt gedefinieerd. Overeenkomstig de memorie van toelichting beoogt deze bepaling spoorlopen strafbaar te stellen, maar dat kan door op of langs de sporen te lopen of deze te kruisen.

Artikel 9

7. In de inleidende zin is sprake van een *“gemachtigd”* (*“habilitée”*) filiaal. In artikel 11, § 1, van het ontwerp komt die precisering niet voor.

Men uniformisere de gebruikte terminologie.

Artikel 17

8. Overeenkomstig de memorie van toelichting dient het vervoerbewijs altijd te worden voorgelegd en eventueel nog andere documenten. Men schrijve bijgevolg *“en”* / *“et”* in plaats van *“of”* / *“ou”*.

Artikel 21

9. De Nederlandse en de Franse tekst van de inleidende zin van het artikel 21, § 1, eerste lid, van het ontwerp stemmen niet overeen : *“exploitatieveiligheid”* vs. *“raisons de sécurité”*.

In de verantwoording van het aangenomen amendement nr. 7 dat de tekst heeft ingevoegd, blijkt dat de toestemming grondig moet worden gemotiveerd omwille van de *“exploitatieveiligheid”* / *“sécurité d’exploitation”*.

Men schrijve bijgevolg :

“Zonder schriftelijke, en uit het oogpunt van de exploitatieveiligheid grondig gemotiveerde toestemming van de infrastructuurbeheerder, is het verboden....” /

“Il est interdit, sans autorisation écrite et dûment motivée au regard de la sécurité d’exploitation du gestionnaire de l’infrastructure ferroviaire, ...”.

Artikel 22

10. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 22 van het ontwerp stemmen niet overeen : in de Nederlandse tekst is er enkel sprake van het openen van mijnen, venen, enz., terwijl men het in de Franse tekst heeft over *“ouvrir ou exploiter”*.

Opschrift van titel 3

11. Titel 3 van het ontwerp handelt meer bepaald over de controle op de naleving van de reglementering betreffende de politie der spoorwegen. Men schrijve bijgevolg : *“Controle op de naleving ...”* / *“Contrôle du respect”*.

Artikel 25

12. In artikel 25, § 1, vijfde lid, van het ontwerp schrappe men de woorden *“, voor wat de vaststellende beambten betreft,”* / *“en ce qui concernent les agents constateurs”* wegens overbodig.

13. Overeenkomstig artikel 25, § 1, van het ontwerp stellen vaststellende beambten geen proces-verbaal op maar wel een vaststelling. Men schrijve daarom in artikel 25, § 5, derde lid, van het ontwerp “vaststelling” / “constat” in plaats van “proces-verbaal” / “procès-verbal”.

Artikel 26

14. De vraag rijst waarom artikel 26, § 2, vierde lid, melding maakt van de gegevens vermeld in processen-verbaal terwijl artikel 26 enkel over de vaststellingen gaat.

Artikel 27

15. Artikel 27 van het ontwerp hoort niet thuis in titel 3 maar veeleer in titel 4. Artikel 38 voorziet trouwens in een specifiek geval van intrekking van het vervoerbewijs.

Artikel 31

16. In de Nederlandse tekst vervange men de woorden “de artikelen 29 of 30 overtreden » door de woorden « die een in artikel 29 of 30 bedoelde overtreding begaan”.
(Men kan de artikelen 29 en 30 van de wet niet overtreden, maar wel de daarin vermelde artikelen van de wet).

Artikel 33

17. In de Nederlandse tekst van artikel 33, eerste lid, schrijve men : « *hoofdstaffen en -sancties* », zoals in de artikelen 34, 35 en 36 van het ontwerp.

Artikel 34

18. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 34, eerste lid, stemmen niet overeen :
“de maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en een veilige exploitatie ervan negeren” vs. “*commettent une infraction aux mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation*”.

Deze opmerking geldt *mutatis mutandis* voor artikel 37, § 4, eerste lid, van het ontwerp.

19. In artikel 34, eerste lid, staat, net zoals in artikel 37, § 4, tweede lid, van het ontwerp “overtreder” / “*délinquant*”, terwijl in artikel 36, § 1 en § 2, tweede lid, het Nederlandse woord “overtreder” staat tegenover “*contrevenant*”.

Men uniformisere de gebruikte terminologie.

Artikel 36

20. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 36, § 2, eerste lid, van het ontwerp, stemmen niet overeen : “of voor het spoorverkeer” vs. “*le trafic ou l’exploitation ferroviaire*”.

Hoofdstuk 3 van titel 3

21. De indeling in afdelingen is overbodig en niet correct, want artikel 41 behoort zowel tot de strafrechtelijke als de administratiefrechtelijke procedure.

Artikel 41

22. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 41, § 2, derde lid, van het ontwerp stemmen niet overeen : *“peut”* vs. *“recouvre son droit”*, *“heeft laten weten”* vs. *“a communiqué au préalable”* en *“een meer geschikte maatregel”* vs. *“une réponse plus appropriée”*.

Bovendien is de tekst niet zorgvuldig geformuleerd : het verstrijken van de termijn van twee maanden is op zich onvoldoende voor de bestraffende beambte om een administratieve geldboete op te leggen; dat kan enkel ingeval de procureur des Konings bij het verstrijken van de termijn van twee maanden geen gevolg heeft gegeven aan het dossier.

Men schrijve bijgevolg :

“Indien de procureur des Konings bij het verstrijken van de termijn van twee maanden geen enkel gevolg heeft gegeven aan het dossier, kan de bestraffende beambte een administratieve geldboete opleggen. De bestraffende beambte kan ook vóór het verstrijken van de termijn van twee maanden een administratieve boete opleggen indien de procureur des Konings heeft laten weten dat hij niet van plan is om de inbreuk te vervolgen omdat het opleggen van een administratieve geldboete een meer geschikte maatregel is.” /

“Si le procureur du Roi n’a donné aucune suite au dossier à l’expiration du délai de deux mois, l’agent sanctionnateur peut infliger une amende administrative. L’agent sanctionnateur peut aussi infliger une amende administrative avant l’expiration du délai de deux mois si le procureur du Roi a communiqué qu’il ne compte pas poursuivre l’infraction car une amende administrative serait une mesure plus appropriée.”.

Artikel 43

23. In het laatste streepje van artikel 43, § 1, van het ontwerp, is men vergeten *“de vaststelling”* / *“le constat”* te vermelden.
24. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 43, § 2, tweede lid, van het ontwerp stemmen niet overeen : *“administratieve sanctie”* vs. *“amende administrative”*.

Overeenkomstig artikel 44 van het ontwerp lijkt de Nederlandse versie de juiste.

Opschrift van hoofdstuk 4 van titel 3

25. Dit hoofdstuk gaat enkel over de inning van administratieve geldboetes. Men vermeldde dit aldus in het opschrift van het hoofdstuk.

Titel 5

26. Titel 5 wordt beter in twee gesplitst, namelijk in een titel 5 met als opschrift *“Wijzigings- en opheffingsbepalingen”* / *“Dispositions modificatives et abrogatoires”* en een titel 6 met als opschrift *“Overgangsbepaling en inwerkingtreding”* / *“Disposition transitoire et entrée en vigueur”*.

Artikel 51

27. Een artikel kan slechts één artikel van een wet wijzigen. Bijgevolg dient artikel 51, § 2, artikel 52 van de wet te worden.

Dezelfde opmerking geldt voor artikel 52 van het ontwerp dat ook in twee artikelen moet worden gesplitst.

LOUTER VORMELIJKE VERBETERINGEN EN TAALKUNDIGE CORRECTIES**Artikel 2**

28. In de bepaling onder 1° van artikel 2 van het ontwerp schrijve men in de Nederlandse tekst de woorden “*de titel van*” tussen de woorden “*tot herziening van*” en de woorden “*het Wetboek van Koophandel*” (zie het Franse opschrift van die wet).

29. De definitie in artikel 2, 15°, van het ontwerp is overbodig aangezien het gedefinieerde woord enkel in artikel 18 van het ontwerp voorkomt en het daar voldoende wordt gedefinieerd.

Indien er evenwel wordt voor gekozen deze definitie te laten staan, schrijve men in de Nederlandse tekst van artikel 2, 15°, “*passagiervergoeding*” in plaats van “*passagiersvergoeding*” (zie de wet van 30 april 2007).

Deze opmerking geldt ook voor het opschrift van afdeling 3 van hoofdstuk 1 van titel 2 van het ontwerp, evenals voor artikel 18 van het ontwerp.

Artikel 7

30. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 7, 3°, van het ontwerp stemmen niet overeen : “*infrastructuur*” vs. “*infrastructure ferroviaire*”.

Overeenkomstig de definitie in artikel 2, 2°, schrijve men in het Nederlands “*spoorweginfrastructuur*”.

Artikel 13

31. In de Nederlandse tekst van artikel 13, 1°, van het ontwerp schrijve men overeenkomstig de definitie in artikel 2, 8°, « *spoorvoertuigen* » in plaats van « *spoorrijtuigen* ».

Artikel 20

32. In artikel 20 van het ontwerp worden “*spoorstaven*” nu eens als “*rails*” weergegeven (§ 1, eerste lid, en § 2, tweede lid) dan weer als « *rails de chemins de fer* » (§ 2, eerste lid).

Men uniformisere de gebruikte terminologie.

Deze opmerking geldt ook voor de artikelen 21, § 1, 22, en 23 van het ontwerp.

33. *In limine* van artikel 20, § 1, eerste lid, schrijve men in de Nederlandse tekst “*Behoudens toegestane afwijkingen door de infrastructuurbeheerder*” (zie artikel 20, § 1, derde lid, *in fine*).

JURIDISCHE ZAKEN

AFFAIRES JURIDIQUES

34. In de Franse tekst artikel 20, § 1, eerste lid, van het ontwerp schrijve men "*gestionnaire de l'infrastructure*" in plaats van "*gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire*" (zie Nederlandse tekst en de definitie in artikel 2, 3°, van het ontwerp).

Deze opmerking geldt ook voor de artikelen 21, § 1, eerste en vierde lid, en artikel 22, 33, eerste lid, 37, § 1, derde lid.

Artikel 25

35. In de Nederlandse tekst artikel 25, § 1, vierde lid, van het ontwerp schrijve men "*spoorwegonderneming*" in plaats van "*spoorbedrijf*" (zie de Franse tekst en de definitie in artikel 2, 4°, van het ontwerp).
36. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 25, § 6, van het ontwerp stemmen niet overeen : "*samenwerkingsprotocol*" vs. "*protocole d'accord*".

Artikel 26

37. De Nederlandse en de Franse tekst van artikel 26, § 2, derde lid, van het ontwerp stemmen niet overeen : "*boetes*" vs. "*sanctions*".

Men schrijve wellicht beter "*sancties*" / "*sanctions*" aangezien er naast de administratieve geldboetes ook bijkomende administratieve maatregelen kunnen worden opgelegd.

Men schrijve in ieder geval in de Nederlandse tekst "*strekt ertoe de vaststellingen van de overtredingen en de [...] die er mogelijk uit voortvloeien alsook de uitvoering ervan, te beheren*".

Artikel 35

38. In de Franse tekst van artikel 35 van het ontwerp schrijve men "*l'infrastructure ferroviaire*" in plaats van "*les infrastructures ferroviaires*" (zie de Nederlandse tekst en de definitie van artikel 2, 2°; van het ontwerp).

Deze opmerking geldt ook voor artikel 37, § 1, eerste lid, van het ontwerp.

Artikel 47

39. Men vermeldde in artikel 47, § 2, eerste en derde, lid het correcte opschrift van de wet van 8 april 1965 :
- « *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* » /
- "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"* ».

Deze opmerking geldt ook voor artikel 52, § 1, van het ontwerp.

VERBETERINGEN BETREFFENDE DE INLEIDENDE ZINNEN VAN DE ARTIKELEN

- Art. 51 : in plaats van artikel 587 Ger. W. aan te vullen met een bepaling onder 16°, is het beter de opgeheven bepaling onder 15° te herstellen. Men schrijve bijgevolg :
“In artikel 587 van het Gerechtelijk Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014, wordt de bepaling onder 15°, opgeheven bij de wet van 30 juli 2013, hersteld als volgt :” / “A l’article 587 du Code judiciaire, modifié en dernier lieu par la loi du 15 mai 2014; le 15°, abrogé par la loi du 30 juillet 2013, est rétabli dans la rédaction suivante :”.
- Art. 51, § 2 : in de inleidende zin van het nieuwe artikel 52 schrijve men dat artikel 601ter Ger. W. laatst werd gewijzigd bij de wet van 15 juli 2013.
- Art. 52, § 1 : in de inleidende zin van het nieuwe artikel 53 schrijve men dat artikel 36 van de wet van 8 april 1965 laatst gewijzigd werd bij de wet van 7 mei 2004.
- Art. 52, § 2 : in de inleidende zin van het nieuwe artikel 54 schrijve men dat artikel 38bis van de wet van 8 april 1965 werd hersteld bij de wet van 7 mei 2004, en laatst werd gewijzigd bij de wet van 19 juli 2013.
- Art. 53 : in de inleidende zin van het nieuwe artikel 55 schrijve men *“aangevuld met een lid, luidende :” / “est complété par un alinéa rédigé comme suit :”* in plaats van *“aangevuld met een derde lid, luidende :” / “est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit :”*.
- Art. 54 : in de inleidende zin van het nieuwe artikel 56 schrijve men dat de wet van 25 juli 1891 laatst werd gewijzigd bij het koninklijk besluit van 11 december 2013.

N.B. : Enkele minder belangrijke verbeteringen worden op een exemplaar van de in eerste lezing aangenomen artikelen aan het commissiesecretariaat bezorgd.

Dienst Juridische Zaken en
Parlementaire Documentatie

JURIDISCHE ZAKEN



Service Affaires juridiques et
Documentation parlementaire

AFFAIRES JURIDIQUES

**NOTE À L'ATTENTION DE LA COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES
COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES**

Objet: Note de légistique relative aux articles adoptés en première lecture du projet de loi sur la police des chemins de fer (DOC 54 2869/004)

OBSERVATIONS PARTICULIÈRES RELATIVES AUX ARTICLES

Article 2

1. À défaut d'intitulé abrégé et dès lors que le Roi n'a pas (encore) fait usage de l'article 226 de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire, on citera l'intitulé de la loi dans son intégralité dans l'article 2, 1°, du projet.

On écrira dès lors *“de la loi du 30 août 2013 portant le Code ferroviaire”* / *“van de wet van 30 augustus 2013 houdende de Spoorcodex”* plutôt que *“du Code ferroviaire”* / *“van de Spoorcodex”*.

2. Les versions française et néerlandaise de la définition figurant à l'article 2, 18°, du projet ne concordent pas : *“compétents pour infliger”* vs. *“belast met het opleggen van”*.

Intitulé du chapitre 1^{er} du titre 2

3. Dès lors qu'il n'y a par la suite pas d'obligations particulières, on supprimera les mots, *“en général”* / *“in het algemeen”* dans l'intitulé précité.

Article 5

4. Les versions française et néerlandaise de l'article 5, 6°, du projet ne concordent pas : dans le texte français, il s'agit des dispositifs d'alarme ou de protection de manière générale et des escalators et d'autres équipements, alors que dans le texte néerlandais, il s'agit des dispositifs d'alarme ou de protection des escalators,

Ou bien on supprimera la virgule qui suit le mot *“protection”* dans le texte français, ou bien on insérera une virgule après le mot *“beschermingsvoorzieningen”* dans le texte néerlandais.

Article 6

5. Les versions française et néerlandaise de la phrase introductive ne concordent pas. En néerlandais, le mot *“betrokken”* porte uniquement sur l'entreprise ferroviaire, alors qu'en français, le mot *“concernés”* porte sur toutes les instances concernées.

Cette observation s'applique également à l'article 7 du projet.

Article 7

6. Les versions française et néerlandaise de l'article 7, 5°, du projet ne concordent pas : *"en dehors de la chaussée"* vs. *"naast de rijbaan"*. En outre, cette disposition n'est pas formulée clairement étant donné que le terme *"chaussée"* / *"rijbaan"* n'est défini nulle part. Conformément à l'exposé des motifs, cette disposition vise à incriminer l'intrusion sur les voies, mais celle-ci peut consister à marcher sur les voies ou le long des voies ou à les traverser.

Article 9

7. Dans la phrase introductive, il est question d'une filiale *"habilitée"* (*"gemachtigd"*). Cette précision ne figure pas dans l'article 11, § 1^{er}, du projet.

On uniformisera la terminologie utilisée.

Article 17

8. Conformément à l'exposé des motifs, le titre de transport doit toujours être présenté, de même éventuellement que d'autres documents. On écrira dès lors *"et"* / *"en"* au lieu de *"ou"* / *"of"*.

Article 21

9. Les versions française et néerlandaise de la phrase introductive de l'article 21, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du projet ne concordent pas : *"raisons de sécurité"* vs. *"exploitatieveiligheid"*.

La justification de l'amendement adopté n° 7, qui a inséré le texte, précise que l'autorisation doit être dûment motivée du point de vue de la *"sécurité d'exploitation"* / *"exploitatieveiligheid"*.

On écrira dès lors :

"Il est interdit, sans autorisation écrite et dûment motivée au regard de la sécurité d'exploitation du gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, ..." / *"Zonder schriftelijke, en uit het oogpunt van de exploitatieveiligheid grondig gemotiveerde toestemming van de infrastructuurbeheerder, is het verboden ..."*.

Article 22

10. Les versions française et néerlandaise de l'article 22 du projet ne concordent pas : dans le texte néerlandais, il est uniquement question d'ouvrir des minières, tourbières, etc., alors que le texte français mentionne *"ouvrir ou exploiter"*.

Intitulé du titre 3

11. Le titre 3 du projet traite plus précisément du contrôle du respect de la réglementation relative à la police des chemins de fer. On écrira dès lors : *"Contrôle du respect ..."* / *"Controle op de naleving ..."*.

Article 25

12. Dans l'article 25, § 1^{er}, alinéa 5, du projet, on supprimera les mots *"en ce qui concernent les agents constatateurs"* / *"voor wat de vaststellende beambten betreft,"* ceux-ci étant superflus.

JURIDISCHE ZAKEN

AFFAIRES JURIDIQUES

13. Conformément à l'article 25, § 1^{er}, du projet, les agents constatateurs ne dressent pas un procès-verbal mais un constat. On écrira dès lors à l'article 25, § 5, alinéa 3, du projet "*constat*" / "*vaststelling*" au lieu de "*procès-verbal*" / "*proces-verbaal*".

Article 26

14. La question se pose de savoir pourquoi l'article 26, § 2, alinéa 4, mentionne les données figurant dans les procès-verbaux, alors que l'article 26 porte uniquement sur les constats.

Article 27

15. L'article 27 du projet ne trouve pas sa place au sein du titre 3 mais plutôt au sein du titre 4. L'article 38 prévoit d'ailleurs un cas spécifique de retrait du titre de transport.

Article 31

16. Dans le texte néerlandais, on remplacera les mots "*de artikelen 29 of 30 overtreden*" par les mots "*die een in artikel 29 of 30 bedoelde overtreding begaan*".
(On ne peut pas enfreindre les articles 29 et 30 de la loi mais bien enfreindre les articles de la loi qui y sont mentionnés).

Article 33

17. Dans le texte néerlandais de l'article 33, alinéa 1^{er}, on écrira : "*hoofdstaffen en -sancties*", comme dans les articles 34, 35 et 36 du projet.

Article 34

18. Les versions française et néerlandaise de l'article 34, alinéa 1^{er}, ne concordent pas :
"*committent une infraction aux mesures relatives à la conservation des chemins de fer et à la sûreté de leur exploitation*" / "*de maatregelen betreffende de instandhouding van de spoorwegen en een veilige exploitatie ervan negeren*".

Cette observation s'applique *mutatis mutandis* à l'article 37, § 4, alinéa 1^{er}, du projet.

19. Dans l'article 34, alinéa 1^{er}, tout comme dans l'article 37, § 4, alinéa 2, du projet, le mot "*overtreder*" correspond au mot "*délinquant*", tandis que dans l'article 36, § 1^{er} et § 2, alinéa 2, le mot néerlandais "*overtreder*" correspond au mot "*contrevenant*".

On uniformisera la terminologie utilisée.

Article 36

20. Les versions française et néerlandaise de l'article 36, § 2, alinéa 1^{er}, du projet ne concordent pas : "*le trafic ou l'exploitation ferroviaire*" / "*of voor het spoorverkeer*".

Chapitre 3 du titre 3

21. La division en sections est superflue et incorrecte, l'article 41 relevant tant de la procédure pénale que de la procédure administrative.

Article 41

22. Les versions française et néerlandaise de l'article 41, § 2, alinéa 3, du projet ne concordent pas : *"recouvre son droit" / "peut", "a communiqué au préalable" / "heeft laten weten" et "une réponse plus appropriée" / "een meer geschikte maatregel"*.

En outre, la formulation du texte n'est pas exacte : l'expiration du délai de deux mois est en elle-même insuffisante pour que l'agent sanctionnateur puisse infliger une amende administrative ; celle-ci ne peut être infligée que si le procureur du Roi n'a pas donné suite au dossier à l'expiration du délai de deux mois.

On écrira par conséquent :

"Si le procureur du Roi n'a donné aucune suite au dossier à l'expiration du délai de deux mois, l'agent sanctionnateur peut infliger une amende administrative. L'agent sanctionnateur peut aussi infliger une amende administrative avant l'expiration du délai de deux mois si le procureur du Roi a communiqué qu'il ne compte pas poursuivre l'infraction car une amende administrative serait une mesure plus appropriée." / "Indien de procureur des Konings bij het verstrijken van de termijn van twee maanden geen enkel gevolg heeft gegeven aan het dossier, kan de bestraffende beambte een administratieve geldboete opleggen. De bestraffende beambte kan ook vóór het verstrijken van de termijn van twee maanden een administratieve boete opleggen indien de procureur des Konings heeft laten weten dat hij niet van plan is om de inbreuk te vervolgen omdat het opleggen van een administratieve geldboete een meer geschikte maatregel is."

Article 43

23. Dans le dernier tiret de l'article 43, § 1^{er}, du projet, on a oublié les mots « *le constat* » / « *de vaststelling* ».
24. Les versions française et néerlandaise de l'article 43, § 2, alinéa 2, du projet ne concordent pas : « *amende administrative* » / « *administratieve sanctie* ».

Conformément à l'article 44 du projet, la version néerlandaise semble être la version correcte.

Intitulé du chapitre 4 du titre 3

25. Ce chapitre porte uniquement sur la perception des amendes administratives. On le mentionnera donc dans l'intitulé du chapitre.

Titre 5

26. Il serait préférable de scinder le titre 5 en deux, à savoir en un titre 5 intitulé « *Dispositions modificatives et abrogatoires* » / « *Wijzigings- en opheffingsbepalingen* » et en un titre 6 intitulé « *Disposition transitoire et entrée en vigueur* » / « *Overgangsbepaling en inwerkingtreding* ».

Article 51

27. Un article ne peut modifier qu'un seul article d'une loi. En conséquence, l'article 51, § 2, doit devenir l'article 52 de la loi.

Cette observation s'applique également à l'article 52 du projet, qui doit aussi être scindé en deux articles.

AMÉLIORATIONS PUREMENT FORMELLES ET CORRECTIONS D'ORDRE PUREMENT LINGUISTIQUE

Article 2

28. Dans le 1° de l'article 2 du projet, on insérera, dans la version néerlandaise, les mots « *de titel van* » entre les mots « *tot herziening van* » et les mots « *het Wetboek van Koophandel* » (voir l'intitulé français de cette loi).
29. La définition visée à l'article 2, 15°, du projet est superflue, étant donné que le mot défini n'apparaît que dans l'article 18 du projet et qu'il y est suffisamment défini.

Toutefois, si l'on choisit de conserver cette définition, on écrira, dans la version néerlandaise de l'article 2, 15°, « *passagiersvergoeding* » au lieu de « *passagiersvergoeding* » (voir la loi du 30 avril 2007).

Cette observation s'applique également à l'intitulé de la section 3 du chapitre 1^{er} du titre 2 du projet, ainsi qu'à l'article 18 du projet.

Article 5

30. Dans l'article 5, 3°, tout comme dans l'article 9 du projet, on lit "*sauf autorisation préalable*" / "*behoudens toestemming vooraf*". Dans d'autres dispositions du projet, on trouve en revanche des expressions similaires mais différentes : "*sauf autorisation écrite et préalable*" / "*behoudens schriftelijke en voorafgaande toestemming*" (articles 6, 1° et 3°, 7, 2° et 3°), "*sans autorisation*" / "*zonder toestemming*" (article 7, 4°), "*sans autorisation écrite préalable*" / "*zonder schriftelijke toestemming vooraf*" (article 7, 5°), "*sans autorisation écrite*" / "*zonder schriftelijke toestemming*" (articles 21 et 22).

On uniformisera la terminologie utilisée.

31. Dans l'article 5, 3°, du projet, on lit "*immobiliser ou garer des véhicules*" / "*voertuigen laten stilstaan of parkeren*". Dans l'article 11 du projet, on lit en revanche "*l'arrêt et le stationnement de véhicules*" / "*stilstaan en parkeren van voertuigen*" et "*arrêter ou stationner son véhicule*" / "*tot stilstand brengen of parkeren*", et dans l'article 36, § 2, du projet, on lit "*véhicule à l'arrêt ou stationné*" / "*stilstaand of geparkeerd voertuig*".

On uniformisera la terminologie utilisée.

Article 7

32. Les textes français et néerlandais de l'article 7, 3°, du projet ne concordent pas : "*infrastructure ferroviaire*" / "*infrastructuur*".

Conformément à la définition figurant à l'article 2, 2°, on écrira, dans le texte néerlandais, "*spoorweginfrastructuur*".

Article 13

33. Dans le texte néerlandais de l'article 13, 1°, du projet, on écrira, conformément à la définition figurant à l'article 2, 8°, « *spoorvoertuigen* » au lieu de « *spoorrijtuigen* ».

Article 20

34. Dans l'article 20 du projet, le mot "*spoorstaven*" est traduit tantôt par "*rails*" (§ 1^{er}, alinéa 1^{er}, et § 2, alinéa 2), tantôt par « *rails de chemins de fer* » (§ 2, alinéa 1^{er}).

On uniformisera la terminologie utilisée.

Cette observation s'applique également aux articles 21, § 1^{er}, 22, et 23 du projet.

35. *In limine* du texte néerlandais de l'article 20, § 1^{er}, on écrira "*Behoudens toegestane afwijkingen door de infrastructuurbeheerder*" (voir l'article 20, § 1^{er}, alinéa 3, *in fine*).

36. Dans le texte français de l'article 20, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du projet, on écrira "*gestionnaire de l'infrastructure*" au lieu de "*gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire*" (voir le texte néerlandais et la définition figurant dans l'article 2, 3°, du projet).

Cette observation s'applique également aux articles 21, § 1^{er}, alinéas 1^{er} et 4, ainsi qu'aux articles 22, 33, alinéa 1^{er} et 37, alinéa 3.

Article 25

37. Dans la version néerlandaise de l'article 25, § 1^{er}, alinéa 4, du projet, on écrira "*spoorwegonderneming*" au lieu de "*spoorbedrijf*" (voir le texte français et la définition figurant à l'article 2, 4°, du projet).
38. Les versions française et néerlandaise de l'article 25, § 6, du projet ne concordent pas : "*protocole d'accord*" vs "*samenwerkingsprotocol*".

Article 26

39. Les versions française et néerlandaise de l'article 26, § 2, alinéa 3, du projet ne concordent pas : "*sanctions*" vs : "*boetes*".

Il vaudrait sans doute mieux écrire "*sanctions*" / "*sancties*", étant donné qu'outre les amendes administratives, d'autres mesures administratives peuvent également être imposées.

Dans le texte néerlandais, on écrira en tout cas : "*strekt ertoe de vaststellingen van de overtredingen en de [...] die er mogelijk uit voortvloeien alsook de uitvoering ervan, te beheren.*".

Article 35

40. Dans la version française de l'article 35 du projet, on écrira "*l'infrastructure ferroviaire*" au lieu de "*les infrastructures ferroviaires*" (voir le texte néerlandais et la définition figurant à l'article 2, 2°, du projet).

Cette observation vaut également pour l'article 37, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du projet.

Article 47

41. Dans l'article 47, § 2, alinéas 1^{er} et 3, on mentionnera l'intitulé correct de la loi du 8 avril 1965, à savoir :

"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" /

"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".

Cette observation vaut également pour l'article 52, § 1^{er}, du projet.

CORRECTIONS RELATIVES AUX PHRASES LIMINAIRES DES ARTICLES

- Art. 51 : au lieu de compléter l'article 587 du Code judiciaire par un 16°, il serait préférable de rétablir le 15°. On écrira par conséquent:
"Dans l'article 587 du Code judiciaire, modifié en dernier lieu par la loi du 15 mai 2014; le 15°, abrogé par la loi du 30 juillet 2013, est rétabli dans la rédaction suivante :" /
"In artikel 587 van het Gerechtelijk Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 15 mei 2014, wordt de bepaling onder 15°, opgeheven bij de wet van 30 juli 2013, hersteld als volgt :"
- Art. 51, § 2 : dans la phrase liminaire du nouvel article 52, on précisera que l'article 601^{ter} du Code judiciaire a été modifié en dernier lieu par la loi du 15 juillet 2013.
- Art. 52, § 1^{er} : dans la phrase liminaire du nouvel article 53, on précisera que l'article 36 de la loi du 8 avril 1965 a été modifié en dernier lieu par la loi du 7 mai 2004.
- Art. 52, § 2 : dans la phrase liminaire du nouvel article 54, on précisera que l'article 38^{bis} de la loi du 8 avril 1965 a été rétabli par la loi du 7 mai 2004, et modifié en dernier lieu par la loi du 19 juillet 2013.
- Art. 53 : dans la phrase liminaire du nouvel article 55, on écrira *"est complété par un alinéa rédigé comme suit :"* / *"aangevuld met een lid, luidende :"* au lieu de *"est complété par un troisième alinéa rédigé comme suit :"* / *"aangevuld met een derde lid, luidende :"*.
- Art. 54 : dans la phrase liminaire du nouvel article 56, on précisera que la loi du 25 juillet 1891 a été modifiée en dernier lieu par l'arrêté royal du 11 décembre 2013.

N.B. : Quelques corrections moins importantes seront communiquées au secrétariat de la commission sur un exemplaire des articles adoptés en première lecture.