

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

23 JUNI 1998

WETSVOORSTEL

**tot bevordering van de organisatie
van het woon-werkverkeer met
bedrijfsvervoerplannen**

AMENDEMENTEN

**Nr. 25 VAN DE HEREN ANSOMS, BONTE,
MOOCK EN MEVROUW CAHAY-ANDRE**

Art. 3

**Dit artikel wordt vervangen door de volgende
bepaling :**

«Art. 3. — Voor de toepassing van deze wet wordt
verstaan onder :

*1° woon-werkverkeer : de verplaatsingen van de
werknemers tussen de woonplaats en de arbeidsplaats
met inbegrip van het tijdstip van de verplaatsingen,
de thuisarbeid, de vergoedingen en de tegemoetkomin-
gen van de werkgever voor verplaatsingskosten, de
keuze van het voertuig met inbegrip van het gemeen-
schappelijk of individueel karakter ervan, het parke-
ren of stallen van het voertuig;*

Zie:

- 374 - 95 / 96 :

- Nr 1 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms c.s.
- Nrs 2 tot 8 : Amendementen.

(*) Vierde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

23 JUIN 1998

PROPOSITION DE LOI

**favorisant l'organisation des
déplacements entre le domicile et le
lieu de travail par l'établissement de
plans de transports d'entreprise**

AMENDEMENTS

**N° 25 DE MM. ANSOMS, BONTE, MOOCK ET
MME CAHAY-ANDRE**

Art. 3

**Remplacer cet article par la disposition
suivante :**

«Art. 3. — Pour l'application de la présente loi, il
faut entendre par :

*1° déplacement entre le domicile et le lieu de
travail: les déplacements effectués par les travailleurs
entre le domicile et le lieu de travail, y compris le
moment des déplacements, le travail à domicile, les
indemnités et interventions de l'employeur dans les
frais de déplacement, le choix du véhicule, que celui-
ci soit destiné à un usage collectif ou individuel et le
stationnement du véhicule;*

Voir:

- 374 - 95 / 96 :

- N° 1 : Proposition de loi de M. Ansoms et consorts.
- Nos 2 à 8 : Amendements.

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

2° *arbeidsplaats* : elke plaats waar arbeid wordt verricht;

3° *mobilitetspremie* : een vergoeding die tot doel heeft het autovolume en het autoratio te verminderen;

4° *auto* : elk motorvoertuig bedoeld in artikel 2.21 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement van politie op het wegverkeer.

5° *autoratio* : de procentuele verhouding tussen de werknemers met privé-voertuig in het woon-werkverkeer en het totaal aantal werknemers.

6° *autovolume* : het aantal kilometers dat jaarlijks wordt afgelegd in het woon-werkverkeer met auto's waarin slechts één werknemer heeft plaatsgenomen;

7° *bedrijfsvervoerplan* : een plan dat is opgesteld volgens de bepalingen van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten ten einde het autovolume en het autoratio in een onderneming of een groep van ondernemingen te verminderen;

8° *onderneming* : de technische bedrijfseenheid zoals vastgesteld in toepassing van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

9° *gemeenschappelijke vervoerswijze* : elk voertuig dat minstens twee werknemers vervoert.»

VERANTWOORDING

Het nieuwe voorgestelde artikel 3 heeft betrekking op de definities en vindt zijn basis enerzijds in artikel 2 van het oorspronkelijk wetsvoorstel en anderzijds in de amendementen nrs. 1, 12 en 17. De aldaar gegeven verantwoording wordt hier integraal overgenomen. De ruime definitie van het begrip woon-werkverkeer is van belang omdat het toelaat de inhoud van de bedrijfsvervoerplannen nader te bepalen.

De mobiliteitspremie heeft niet enkel tot doel bij te dragen tot een vermindering van het autovolume maar heeft ook tot doel de autoratio te doen dalen. Terwijl het autovolume betrekking heeft op het aantal kilometers dat jaarlijks wordt afgelegd in het woon-werkverkeer met auto's waarin slechts één werknemer heeft plaatsgenomen, betreft de autoratio de procentuele verhouding tussen de werknemers met een privé-voertuig in het woon-werkverkeer en het totaal aantal werknemers. Om een doeltreffend beleid inzake woon-werkverkeer te kunnen voeren is het belangrijk dat zowel het autovolume als de autoratio dalen.

2° *lieu de travail* : tout endroit où le travail est effectué;

3° *prime de mobilité* : une prime qui a pour objet de réduire le volume des déplacements et le taux d'utilisation de la voiture;

4° *voiture* : tout véhicule motorisé visé à l'article 2.21 de l'arrêté royal du 1er décembre 1975 portant le règlement général de police en matière de trafic routier;

5° *taux d'utilisation de la voiture* : le rapport exprimé en pourcentage entre les travailleurs utilisant un véhicule privé pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et le nombre total de travailleurs;

6° *volume de voitures* : le nombre de kilomètres parcourus en voiture ne transportant qu'un travailleur pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

7° *plan de transports d'entreprise* : un plan qui est élaboré selon les dispositions de la présente loi et ses arrêtés d'exécution afin de réduire le volume de voitures et le taux d'utilisation de la voiture dans une entreprise ou dans un groupe d'entreprises;

8° *entreprise* : l'unité technique d'entreprise fixée en application de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail;

9° *moyen de transport collectif* : tout véhicule qui transporte au moins deux travailleurs.»

JUSTIFICATION

Le nouvel article 3 proposé a trait aux définitions et s'inspire de l'article 2 de la proposition de loi initiale et des amendements n° 1, 12 et 17. La justification ibidem est intégralement reprise. La définition extensive de la notion de déplacement entre le domicile et le lieu du travail est importante, car elle permet de préciser le contenu des plans de transports d'entreprise.

La prime de mobilité n'a pas seulement pour objectif de contribuer à la réduction du volume de voitures mais vise également à faire diminuer le taux d'utilisation de la voiture. Alors que le volume de voitures a trait au nombre de kilomètres parcourus annuellement en voiture ne transportant qu'un travailleur pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, le taux d'utilisation de la voiture concerne le rapport exprimé en pourcentage entre les travailleurs utilisant un véhicule privé pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et le nombre total de travailleurs. Afin de mener une politique efficace en ma-

Het is slechts dan dat er een opmerkelijke verbetering van de mobiliteit zal optreden. Het bedrijfsvervoerplan is een belangrijk instrument om deze doelstellingen te bereiken.

Nr. 26 VAN DE HEREN ANSOMS, BONTE, MOOCK EN MEVROUW CAHAY-ANDRE

Art. 4

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

«Art. 4. — §1. De werkgever stelt een bedrijfsvervoerplan op voor elke onderneming waar gewoonlijk een gemiddelde van ten minste 50 werknemers zijn tewerkgesteld.

Verskillende werkgevers waarvan de ondernemingen in elkaars nabijheid liggen, kunnen voor het geheel van die ondernemingen één bedrijfsvervoerplan opstellen.

§2. Onverminderd de bevoegdheden van de ondernemingsraad legt elke werkgever het plan ter advies voor aan zijn Comité voor preventie en bescherming op het werk.

§3. De Koning bepaalt de termijn waarbinnen de werkgevers over een bedrijfsvervoerplan dienen te beschikken.

Hij bepaalt tevens het percentage van de autoratio beneden dewelke de werkgever wordt vrijgesteld om een bedrijfsvervoerplan op te stellen.»

VERANTWOORDING

Dit artikel bepaalt dat elke werkgever verplicht is een bedrijfsvervoerplan op te stellen voor elke onderneming waar gewoonlijk een gemiddelde van ten minste 50 werknemers worden tewerkgesteld. Hierdoor komen ±3.000 ondernemingen in aanmerking voor deze verplichting. Indien men een voldoende impact op de mobiliteit wil bereiken is het immers noodzakelijk dat voldoende werkgevers verplicht worden mee te werken aan de bedrijfsvervoersplannen.

Om het impact nog te vergroten kunnen verschillende werkgevers waarvan de ondernemingen in elkaars nabijheid liggen voor het geheel van hun ondernemingen één bedrijfsvervoersplan opstellen. Men kan hier bijvoorbeeld denken aan werkgevers die bedrijvig zijn op eenzelfde site of industriezone. Door samen te werken kunnen de doelstellingen van de wetgeving gemakkelijker gehaald worden.

tière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail, il est essentiel de faire diminuer tant le volume de voitures que le taux d'utilisation de la voiture.

Ce n'est qu'à ce moment-là qu'on pourra observer une amélioration significative de la mobilité. Le plan de transports d'entreprise constitue un instrument important pour réaliser ces objectifs.

N° 26 DE MM. ANSOMS, BONTE, MOOCK ET MME CAHAY-ANDRE

Art. 4

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art.4. — §1. L'employeur élabore un plan de transports d'entreprise pour chaque entreprise qui occupe habituellement en moyenne de 50 travailleurs au moins.

Plusieurs employeurs dont les entreprises sont proches, peuvent élaborer en commun un plan de transports d'entreprise pour l'ensemble de leurs entreprises.

§2. Sans préjudice des compétences du conseil d'entreprise, chaque employeur soumet le plan pour avis à son Comité pour la prévention et la protection au travail.

§3. Le Roi fixe le délai dans lequel les employeurs doivent disposer d'un plan de transports d'entreprise.

Il détermine également le taux d'utilisation de la voiture en-dessous duquel l'employeur est exempté de l'obligation d'un plan de transports d'entreprise.»

JUSTIFICATION

Le présent article détermine que chaque employeur est tenu d'élaborer un plan de transports d'entreprise pour chaque entreprise occupant en moyenne au moins 50 travailleurs. Environ 3.000 entreprises sont soumises à cette obligation. Si l'on veut que l'incidence sur la mobilité soit suffisante, il faut en effet qu'un nombre suffisant d'employeurs soient obligés de collaborer aux plans de transports d'entreprise.

Pour accroître encore l'incidence, plusieurs employeurs, dont les entreprises sont proches, peuvent élaborer un plan de transports d'entreprise pour l'ensemble de leurs entreprises. C'est par exemple le cas d'employeurs établis sur un même site ou dans une même zone industrielle. Les objectifs de la loi pourront plus facilement être réalisés en collaborant.

Nochtans moet rekening kunnen worden gehouden met het feit dat de procentuele verhouding tussen de werknemers met privé-voertuig in het woon-werkverkeer en het totaal aantal werknemers zeer laag kan zijn. In dat geval kan men nog weinig invloed uitoefenen op het woon-werkverkeer, zodat het weinig zinvol is voor deze ondernemingen om nog een bedrijfsvervoersplan op te stellen. Daarom wordt bepaald dat de werkgever kan vrijgesteld worden om een bedrijfsvervoersplan op te stellen, wanneer de autoratio beneden een bepaald percentage valt. Dit percentage wordt bij koninklijk besluit bepaald, omdat het in de toekomst eventueel zal moeten aangepast worden.

Aangezien het bedrijfsvervoersplan de vorm zal aannemen van een collectieve arbeidsovereenkomst, volstaat het het advies in te winnen van het voor deze problematiek bevoegde overlegorgaan op het vlak van de onderneming. Aangezien de mobiliteits-problematiek een belangrijke invloed uitoefent op het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk (psycho-sociale belasting) is het Comité voor preventie en bescherming op het werk het meest gepaste orgaan om advies te verstrekken. Daar waar er echter raakvlakken zijn met de arbeidsorganisatie als dusdanig is ook de ondernemingsraad bevoegd.

De termijn waarbinnen de werkgevers over een bedrijfsvervoersplan dienen te beschikken zal worden bepaald bij koninklijk besluit. Hierdoor kan de verplichting in verschillende fases worden ingevoerd waardoor het o.a. mogelijk is rekening te houden met de grootte van de ondernemingen.

Nr. 27 VAN DE HEREN ANSOMS, BONTE, MOOCK EN MEVROUW CAHAY-ANDRE

Art. 5

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

«Art. 5. — §1. Het bedrijfsvervoerplan omvat minimaal :

- a) een analytisch gedeelte;*
- b) een actieplan;*
- c) een communicatieplan;*
- d) een gedeelte betreffende de middelen;*
- e) een gedeelte betreffende de evaluatie.*

Het analytisch gedeelte geeft een zo volledig mogelijke beschrijving van het woon-werkverkeer.

Het actieplan beschrijft de maatregelen die de werkgever wil nemen om de autoratio en het autovolume met tien procent te verminderen.

Il faut cependant pouvoir tenir compte du fait que le rapport en pourcentage entre les travailleurs utilisant un véhicule privé pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et le nombre total de travailleurs peut être très faible. Dans ce cas, on ne peut guère exercer d'influence sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, de sorte que cela a peu de sens d'élaborer un plan de transports d'entreprise. Il est dès lors prévu que l'employeur peut être exempté d'élaborer un plan de transports d'entreprise lorsque le taux d'utilisation de la voiture est inférieur à un certain pourcentage donné. Ce pourcentage sera fixé par un arrêté royal, car il est possible qu'il doive être adapté dans l'avenir.

Le plan de transports d'entreprise prenant la forme d'une convention collective de travail, il suffit de demander l'avis de l'organe de concertation compétent pour cette problématique au niveau de l'entreprise. La problématique de la mobilité exerçant une grande influence sur le bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail (charge psycho-sociale), le Comité pour la prévention et la protection au travail est l'organe le plus approprié pour donner des avis. Cependant, le conseil d'entreprise est également compétent pour les domaines où il y a des points communs avec l'organisation du travail en tant que telle.

Le délai dans lequel les employeurs doivent disposer d'un plan de transports d'entreprise sera fixé par arrêté royal. L'obligation peut ainsi être introduite en plusieurs phases, ce qui permettra de tenir compte de la taille des entreprises.

N° 27 DE MM. ANSOMS, BONTE, MOOCK ET MME CAHAY-ANDRE

Art. 5

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art. 5. — §1. Le plan de transports d'entreprise doit au minimum comporter :

- a) une partie analytique;*
- b) un plan d'action;*
- c) un plan de communication;*
- d) une partie concernant les moyens;*
- e) une partie concernant l'évaluation.*

La partie analytique décrit d'une manière aussi complète que possible les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Le plan d'action décrit les mesures que l'employeur veut prendre pour réduire de dix pourcent le taux d'utilisation de la voiture et le volume de voitures .

De Koning kan dit percentage wijzigen.

Het communicatieplan beschrijft de maatregelen die de werkgever wil nemen om de werknemers optimaal te betrekken bij de realisatie van het bedrijfsvervoerplan.

Het gedeelte betreffende de middelen beschrijft de middelen van materiële, organisatorische en financiële aard die zullen worden aangewend om de doelstelling te bereiken.

Het gedeelte betreffende de evaluatie beschrijft de criteria die zullen worden aangewend om het bedrijfsvervoerplan te evalueren en onder welke voorwaarden en nadere regels een jaarverslag wordt opgesteld.

§2. De Koning bepaalt de voorwaarden en de nadere regels betreffende het bedrijfsvervoerplan.»

VERANTWOORDING

Deze bepaling die mede haar oorsprong vindt in amendement nr. 19 (Stuk nr. 374/8) geeft aan uit welke gedeelten het bedrijfsvervoerplan bestaat.

Het analytisch gedeelte geeft een zo volledig mogelijke omschrijving van het woon-werkverkeer zoals het werd gedefinieerd in artikel 3. Het actieplan beschrijft de maatregelen die de werkgever wil nemen om de autoratio en het autovolume met tien percent te verminderen. Het is belangrijk dat ingewerkt wordt op deze twee factoren om een werkelijke impact op de mobiliteit te kunnen uitoefenen om rekening te kunnen houden met zich wijzigende omstandigheden, kan dit percentage aangepast worden bij koninklijk besluit.

Het communicatieplan beschrijft hoe de werkgever de werknemers optimaal zal betrekken bij de realisatie van het bedrijfsvervoerplan. Het kan hier gaan om maatregelen om elke individuele werknemer te sensibiliseren als om meer collectieve acties die kunnen worden uitgewerkt door bijvoorbeeld het Comité voor preventie en bescherming op het werk.

Voorts bevat het bedrijfsvervoersplan een gedeelte waarin de middelen worden beschreven die zullen worden aangewend om de doelstelling te bereiken. Zij kunnen van materiële (bv. ter beschikking stellen van bepaalde voorzieningen) van organisatorische (bv. de aanduiding van een coördinator) of van financiële aard zijn (bv. een mobiliteitspremie).

Tenslotte worden in het bedrijfsvervoersplan de criteria beschreven die zullen worden aangewend om het plan te evalueren en eventueel een jaarverslag op te stellen. Dit jaarverslag kan een belangrijk instrument zijn om te bepalen of de doelstellingen worden gehaald. Aldus beantwoordt het bedrijfsvervoersplan aan alle elementen die in een efficiënte planning aanwezig zijn. Een beschrijving van de toestand op basis waarvan maatregelen kunnen worden genomen (plan), de concrete uitwerking van de maatregelen

Le Roi peut modifier ce pourcentage.

Le plan de communication décrit les mesures que l'employeur veut prendre pour associer au mieux les travailleurs à la réalisation du plan de transports d'entreprise.

La partie concernant les moyens décrit les moyens de nature matérielle, organisationnelle et financière qui seront utilisés pour réaliser l'objectif.

La partie concernant l'évaluation décrit les critères qui seront mis en oeuvre pour évaluer le plan de transports d'entreprise et les conditions et les règles précises à respecter lors de l'élaboration du rapport annuel.

§2. Le Roi détermine les conditions et les règles précises qui ont trait au plan de transports d'entreprise.»

JUSTIFICATION

Cette disposition qui trouve également son origine dans l'amendement n°19 (Doc. n° 374/8) mentionne les parties dont se compose le plan de transports d'entreprise.

La partie analytique décrit aussi complètement que possible la notion de déplacement entre le domicile et le lieu de travail comme définie dans l'article 3. Le plan d'action décrit les mesures que l'employeur désire prendre pour diminuer le taux d'utilisation de la voiture et le volume de voitures de 10 %. Il importe d'agir sur ces deux facteurs pour avoir une incidence réelle sur la mobilité afin de pouvoir tenir compte des circonstances changeantes. Ce pourcentage peut être adapté par arrêté royal.

Le plan de communication décrit la manière dont l'employeur va associer au mieux les travailleurs à la réalisation du plan de transports d'entreprise. Il peut s'agir de mesures pour sensibiliser chaque travailleur individuellement et d'actions plus collectives qui peuvent notamment être élaborées par le Comité de prévention et de protection au travail.

Le plan de transports d'entreprise contient également une partie décrivant les moyens qui seront utilisés pour atteindre cet objectif. Ils peuvent être de nature matérielle (par ex. mise à disposition de certains équipements), de nature relevant de l'organisation (par ex. la désignation d'un coordinateur) ou de nature financière (par ex. une prime de mobilité).

Enfin, les critères utilisés pour évaluer le plan et élaborer éventuellement le rapport annuel sont décrits dans le plan de transports d'entreprise. Ce rapport annuel peut être un instrument important pour déterminer si les objectifs ont été réalisés. Le plan de transports d'entreprise contient donc tous les éléments qui sont présents dans un planning efficace. Une description de la situation sur la base de laquelle des mesures peuvent être prises (plan), l'élaboration concrète des mesures et les moyens qui sont nécessaires à

len en de middelen die ervoor nodig zijn (do) en de evaluatie van het plan (check). Wat de eerste drie elementen betreft van het plan dient eveneens verwezen te worden naar de verantwoording bij amendement nr 19.

Nr. 28 VAN DE HEREN ANSOMS, BONTE, MOOCK EN MEVROUW CAHAY-ANDRE

Art. 6

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

«Art. 6. — *Het bedrijfsvervoerplan neemt de vorm aan van een collectieve arbeidsovereenkomst overeenkomstig de bepalingen van de wet van 5 december 1968, betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités.*»

VERANTWOORDING

Het bedrijfsvervoersplan neemt de vorm aan van een collectieve arbeidsovereenkomst. Deze vorm heeft als belangrijk voordeel dat elke CAO wordt neergelegd op de griffie van de dienst van de collectieve arbeidsbetrekkingen van het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid waardoor het mogelijk wordt dat de overheid weet welke ondernemingen een bedrijfsvervoersplan hebben opgesteld, zonder een nieuwe administratie te moeten oprichten of een specifieke aangifte verplichting in te voeren.

Nr. 29 VAN DE HEREN ANSOMS, BONTE, MOOCK EN MEVROUW CAHAY-ANDRE

Art. 7

Dit artikel vervangen door de volgende bepaling :

«Art. 7. — §1. *De werkgever die in toepassing van deze wet een bedrijfsvervoerplan heeft opgesteld kan aan de werknemers die beantwoorden aan de voorwaarden bedoeld in § 2, 3°, een mobiliteitspremie toekennen.*

De werkgever die niet verplicht is een bedrijfsvervoerplan op te stellen in toepassing van deze wet kan aan de werknemers die beantwoorden aan de voorwaarden bedoeld in § 2, 3° eveneens een mobiliteitspremie toekennen.

§2. *Deze mobiliteitspremie wordt niet meegerekend voor de berekening van de loonkostenontwikkeling bedoeld in artikel 10 van de wet van 26 juli 1996 tot bevordering van de werkgelegenheid en tot preventieve vrijwaring van het concurrentie-vermogen onder de volgende voorwaarden :*

cet effet (do) et l'évaluation du plan (check). En ce qui concerne les trois premiers éléments du plan, il y a également lieu de renvoyer à l'amendement n° 19.

N° 28 DE MM. ANSOMS, BONTE, MOOCK ET MME CAHAY-ANDRE

Art. 6

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art. 6. — *Le plan de transports d'entreprise revêt la forme d'une convention collective de travail conformément aux dispositions de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.*»

JUSTIFICATION

Le plan de transports d'entreprise revêt la forme d'une convention collective de travail. Cette forme offre l'avantage que chaque CCT est déposée aux greffe du service des relations collectives de travail du ministère de l'Emploi et du Travail, ce qui permettra aux autorités de savoir quelles sont les entreprises qui ont élaboré un plan de transports d'entreprise sans devoir créer une nouvelle administration ou sans devoir introduire une obligation spécifique de déclaration.

N° 29 DE MM. ANSOMS, BONTE, MOOCK ET MME CAHAY-ANDRE

Art. 7

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art. 7. — §1. *L'employeur qui a élaboré un plan de transports d'entreprise en application de la présente loi peut accorder une prime de mobilité aux travailleurs qui remplissent les conditions visées au §2, 3°.*

L'employeur qui n'est pas tenu d'élaborer un plan de transports d'entreprise en application de la présente loi peut également accorder une prime de mobilité aux travailleurs qui remplissent les conditions visées au §2, 3°.

§2. *Cette prime de mobilité n'est pas comptabilisée dans le calcul de l'évolution des coûts salariaux visé à l'article 10 de la loi du 26 juillet 1996 relative à la promotion de l'emploi et à la sauvegarde préventive de la compétitivité sous les conditions suivantes :*

1° de premie wordt toegekend krachtens een collectieve arbeidsovereenkomst gesloten op ondernemingsvlak overeenkomstig de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités;

2° zij mag niet verleend worden ter vervanging of ter omzetting van loon, premies, voordelen in natura of enig ander voordeel of een aanvulling hierbij, al dan niet bijdrageplichtig voor de sociale zekerheid.

3° zij wordt toegekend aan de werknemers die het bewijs leveren :

a) ofwel dat zij zich volgens de nadere regels bepaald in de collectieve arbeidsovereenkomst niet per auto verplaatsen of dat zij gebruik maken van een gemeenschappelijke vervoerwijze;

b) ofwel dat zij zich vestigen binnen een straal van vijf kilometer van de arbeidsplaats, waardoor het mogelijk wordt zich niet per auto te verplaatsen en zij effectief van die mogelijkheid gebruik maken;

c) ofwel dat zij huisarbeid verrichten in opdracht van de werkgever in het kader van een bedrijfsvervoerplan.

d) ofwel dat zij gebruik maken van het openbaar vervoer, voor het gedeelte waarvoor in geen terugbetaling is voorzien op grond van een andere wetgeving.

§3. Wanneer de werkgever aan de werknemers een mobiliteitspremie toekent onder de voorwaarden en de nadere regels bepaald door deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten, mogen de tegemoetkomingen in de verplaatsingskosten van de werknemers die zich individueel met de auto verplaatsen niet hoger zijn dan de werkelijke kosten bepaald door de Koning.

§4. De Koning bepaalt de nadere regels voor de bescherming van de mobiliteitspremie.»

VERANTWOORDING

Het verstrekken van financiële stimuli aan de werknemers onder de vorm van een mobiliteitspremie kan een belangrijke bijdrage leveren voor het welslagen van een beleid inzake woon-werkverkeer. Dit werd ook reeds benadrukt in artikel 4 van het oorspronkelijk wetsvoorstel. De mobiliteitspremies kunnen worden toegekend door de werkgevers, wanneer zij verplicht zijn een bedrijfsvervoersplan op te stellen en dit ook hebben gedaan. Zij kunnen eveneens toegekend worden door de werkgevers die niet verplicht zijn een bedrijfsvervoersplan op te stellen.

1° la prime est accordée en vertu d'une convention collective de travail conclue au niveau de l'entreprise conformément à la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires;

2° elle ne peut être accordée en remplacement ou à la place du salaire, des primes, des avantages en nature ou de tout autre avantage ou complément, qu'ils soient ou non soumis au paiement de cotisations de sécurité sociale.

3° elle est accordée aux travailleurs qui apportent la preuve :

a) qu'ils ne se déplacent pas en voiture ou qu'ils utilisent un moyen de transport collectif selon les modalités précisées dans la convention collective de travail;

b) qu'ils s'établissent à une distance de cinq kilomètres au plus du lieu de travail de sorte qu'ils ne doivent pas se déplacer en voiture et qu'ils ont effectivement recours à cette possibilité;

c) qu'ils exécutent un travail à domicile pour l'employeur dans le cadre d'un plan de transports d'entreprise;

d) qu'ils utilisent les moyens de transport en commun pour la partie pour laquelle aucun remboursement n'est prévu en vertu d'une autre loi.

§3. Lorsque l'employeur accorde une prime de mobilité aux travailleurs en respectant les conditions et les règles précises déterminées par la présente loi et ses arrêtés d'exécution, les interventions dans les frais de déplacement des travailleurs qui se déplacent individuellement en voiture ne peuvent être supérieures au coût réel fixé par le Roi.

§4. Le Roi détermine les modalités en matière de protection de la prime de mobilité.»

JUSTIFICATION

Le fait de stimuler financièrement les travailleurs sous la forme d'une prime de mobilité peut contribuer largement à la réussite de la politique en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ceci a déjà été souligné dans l'article 4 de la proposition de loi initiale. Les primes de mobilité peuvent être attribuées par les employeurs lorsque ceux-ci sont dans l'obligation d'élaborer un plan de transports d'entreprise et qu'ils l'ont effectivement fait. Elles peuvent être également attribuées par les employeurs qui ne sont pas tenus d'élaborer un plan de transports d'entreprise.

Indien de premie aan bepaalde voorwaarden voldoet wordt ze niet meegerekend voor de berekening van de loonkostenontwikkeling. In de eerste plaats mag ze niet toegekend worden in de plaats van bestaande premies, met uitzondering van de tegemoetkomingen in de vervoerskosten. Vervolgens moet de premie worden toegekend in toepassing van een collectieve arbeidsovereenkomst. Ten slotte moet ze worden toegekend om een bepaald doel te realiseren.

Het gaat om werknemers die zich in één van de volgende gevallen bevinden :

- zij verplaatsen zich niet per auto;
- zij maken gebruik van een gemeenschappelijke vervoerwijze;
- zij vestigen zich binnen een straal van 5 km van de arbeidsplaats, zodat zij de auto niet hoeven te gebruiken;
- zij verrichten huisarbeid;
- zij maken gebruik van het openbaar vervoer.

De voorwaarden waaronder zij zich niet per wagen verplaatsen kunnen nader bepaald worden in de CAO. Zo is het mogelijk dat iemand zich meestal niet individueel per auto verplaatst, maar dit in sommige gevallen bv. voor beroepsdoeleinden toch moeten doen. Het zou niet logisch zijn deze personen a priori uit te sluiten van de toekenning van de mobiliteitspremie.

De toekenning van deze mobiliteitspremies mag geen verhoging van de loonkost tot gevolg hebben. Daarom worden de tegemoetkomingen in de verplaatsingskosten van de werknemers die zich individueel per auto verplaatsen beperkt. Op deze wijze wordt er intern een bepaalde herverdeling van de loonmassa tot stand gebracht. De regels volgens welke de mobiliteitspremie zal worden berekend zullen worden vastgesteld bij koninklijk besluit.

Nr. 30 VAN DE HEREN ANSOMS, BONTE, MOOCK EN MEVROUW CAHAY-ANDRE

Art.8 (nieuw)

Een artikel 8 (nieuw) invoegen luidend als volgt :

«Art. 8. — Artikel 52 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, wordt aangevuld als volgt :

«12° in hoofde van de werkgever 70 % van de kosten voor het opstellen en opvolgen van een bedrijfsvervoerplan in het kader van de wet van tot bevordering van de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen, met een maximum van 250.000 frank voor het opstellen van het plan en 150.000 frank voor het opvolgen van het plan».

Si elle répond à certaines conditions, la prime n'est pas comptabilisée dans le calcul de l'évolution des coûts salariaux. Tout d'abord, elle ne peut être accordée à la place de primes existantes, à l'exception des interventions dans les frais de déplacement. Ensuite, la prime doit être accordée en application d'une convention collective de travail. Enfin, la prime doit être accordée pour réaliser un objectif particulier.

Elle s'applique aux travailleurs qui se retrouvent dans une des situations suivantes :

- ils ne se déplacent pas en voiture;
- ils utilisent un moyen de transport collectif;
- ils sont installés dans un rayon de 5 km du lieu de travail de sorte qu'ils ne doivent pas utiliser de voiture;
- ils exécutent du travail à domicile;
- ils utilisent un moyen de transport public.

Les conditions dans lesquelles ils ne se déplacent pas en voiture peuvent être précisées dans la CCT. Il est ainsi possible qu'un travailleur ne se déplace en général pas seul en voiture mais qu'il soit tout de même obligé de le faire dans certains cas, notamment à des fins professionnelles. Il ne serait pas logique de ne pas accorder a priori à cette personne la prime de mobilité.

L'attribution de ces primes de mobilité ne peut avoir pour conséquence une augmentation du coût salarial. C'est la raison pour laquelle les interventions dans les frais de déplacement des travailleurs qui se déplacent individuellement en voiture sont limitées. Une certaine redistribution de la masse salariale est ainsi effectuée. Les règles selon lesquelles la prime de mobilité est calculée seront fixées par un arrêté royal.

N° 30 DE MM. ANSOMS, BONTE, MOOCK ET MME CAHAY-ANDRE

Art.8 (nieuw)

Insérer un article 8(nouveau), libellé comme suit :

«Art. 8. — L'article 52 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété comme suit :

«12° dans le chef de l'employeur, 70 % des coûts afférents à l'élaboration et au suivi d'un plan de transports d'entreprise dans le cadre de la loi du ... favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail au moyen de plans de transports d'entreprise, plafonnées 250.000 francs pour l'élaboration du plan et à 150.000 francs pour le suivi du plan».

VERANTWOORDING

Tegenover de financiële stimulans in hoofde van de werknemers staat een financiële stimulans in hoofde van de werkgever. 70 % van de kosten voor het opstellen en opvolgen van het bedrijfsvervoerplan met een maximum van 250.000 frank voor het opstellen en 150.000 frank voor het opvolgen van het plan zijn fiscaal aftrekbaar. Zowel de kosten die voortvloeien uit het feit dat men beroep doet op een extern bureau als deze die voortvloeien uit het feit dat er intern bepaalde activiteiten worden verricht door een vervoercoördinator bijvoorbeeld in het kader van de opvolging van het plan.

Nr. 31 VAN DE HEREN ANSOMS, BONTE, MOOCK EN MEVROUW CAHAY-ANDRE

Art. 9 tot 17(nieuw)

De artikelen 9 tot 17 (nieuw) invoegen, luidend :

Art. 9. — Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de door de Koning aangewezen ambtenaren toezicht op de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan. Deze ambtenaren oefenen dit toezicht uit overeenkomstig de bepalingen van de wet van 16 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie.

Art. 10. — Worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één jaar en met een geldboete van 1.000 tot 3.000 frank of met één van die straffen alleen, de werkgever, zijn lasthebbers of aangestelden, die de bepalingen van deze wet of van de uitvoeringsbesluiten ervan hebben overtreden.

Art. 11. — Onverminderd het bepaalde in de artikelen 269 tot 274 van het Strafwetboek, wordt al wie het krachtens deze wet en haar uitvoeringsbesluiten geregelde toezicht verhindert gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 50 tot 1.000 frank of met één van die straffen alleen.

Art. 12. — In geval van herhaling binnen drie jaar te rekenen van de vroegere veroordeling, wordt de straf verdubbeld.

Art. 13. — De werkgever is burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de boeten waartoe zijn lasthebbers of aangestelden zijn veroordeeld.

Art. 14. — §1. Alle bepalingen van boek I van het Strafwetboek, met inbegrip van hoofdstuk VII, zijn toepasselijk op de bij deze wet bepaalde misdrijven.

§2. Artikel 85 van voormeld Wetboek is toepasselijk op de in deze wet bepaalde misdrijven zonder dat het bedrag van de geldboete lager mag zijn van 40% van de bij deze wet bepaalde minimumbedragen.

JUSTIFICATION

En plus de la stimulation financière dans le chef des travailleurs, il y a une stimulation financière dans le chef de l'employeur. Septante pour cent des coûts liés à l'élaboration et au suivi du plan de transports d'entreprise sont fiscalement déductibles avec un maximum de 250.000 francs pour l'élaboration et de 150.000 francs pour le suivi du plan. Entrent en ligne de compte tant les coûts provenant du fait que l'on fait appel à un bureau externe que ceux provenant du fait que certaines activités sont effectuées au niveau interne par un coordinateur s'occupant du transport dans le cadre du suivi du plan par exemple.

N° 31 DE MM. ANSOMS, BONTE, MOOCK ET MME CAHAY-ANDRE

Art. 9 à 17(nouveau)

Insérer les articles 9 à 17 (nouveau) , libellés comme suit :

«Art. 9. — Sans préjudice des compétences des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés par le Roi s'assurent du respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution. Ces fonctionnaires exercent ce contrôle conformément aux dispositions de la loi du 16 novembre 1972 relative à l'inspection du travail.

Art. 10. — Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un an et d'une amende de 1.000 à 3.000 francs ou de l'une de ces peines seulement, l'employeur, ses mandataires ou ses préposés qui transgressent les dispositions de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 11. — Sans préjudice des dispositions dans les articles 269 à 274 du Code pénal, celui qui empêche le contrôle prévu par la présente loi ou ses arrêtés d'exécution sera puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 50 à 1.000 francs ou de l'une de ces peines seulement.

Art. 12. — En cas de récidive dans les trois ans qui suivent la condamnation précédente, la peine sera doublée.

Art. 13. — L'employeur est civilement responsable du paiement des amendes auxquelles ses mandataires ou préposés sont condamnés.

Art. 14. — §1^{er}. Toutes les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII, sont applicables aux infractions visées par la présente loi.

§2. L'article 85 du Code précité est applicable aux infractions visées par la présente loi sans que le montant de l'amende puisse être inférieur à 40 % des montants minima visés par la présente loi.

Art. 15. — De strafvordering wegens overtreding van de bepalingen van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan verjaart door verloop van vijf jaar na het feit waaruit de vordering is ontstaan.

Art. 16. — De Koning neemt de in deze wet bedoelde maatregelen na het inwinnen van het advies van de Hoge Raad voor preventie en bescherming op het werk.

De Hoge Raad geeft zijn advies binnen zes maanden. In spoedeisende gevallen kan de minister die het advies vraagt, deze termijn beperken tot twee maanden. Zodra deze termijnen verstreken zijn, mag eraan voorbijgegaan worden.

Art. 17. — Artikel 1bis van de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten, gewijzigd bij de wetten van 1 juni 1993, 23 maart 1994, 30 maart 1994 en 4 augustus 1996 wordt aangevuld als volgt :

«11° van 150.000 tot 500.000 frank de werkgever die de bepalingen van de wet van tot bevordering van de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen of de uitvoeringsbesluiten ervan heeft overtreden.».

VERANTWOORDING

De artikelen 9 tot 17 betreffen de de strafbepalingen, het toezicht op de naleving van de wet en de uitvoeringsbesluiten, alsook de adviesprocedure bij de uitvoeringsbesluiten. Zij zijn analoog aan wat wordt bepaald in andere sociale wetten. Door te bepalen dat het toezicht wordt uitgeoefend volgens de bepalingen van de wet van 16 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie is het eveneens mogelijk gegevens uit te wisselen met de ambtenaren van de gewesten die op basis van de bevoegdheden van de gewesten bepaalde reglementeringen moeten toepassen. Hierdoor wordt een samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten inzake woon-werkverkeer mogelijk.

J. ANSOMS
H. BONTE
M. MOOCK
P. CAHAY-ANDRE

Art. 15. — L'action publique intentée pour violation des dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution se prescrit par cinq ans à compter du fait qui a donné lieu à l'action.

Art. 16. — Le Roi prend les mesures prévues par la présente loi après avoir demandé l'avis du Conseil supérieur pour la Prévention et la Protection au travail.

Le Conseil supérieur donne son avis dans les six mois. En cas d'urgence, le ministre qui demande l'avis peut limiter ce délai à deux mois. Après l'expiration de ces délais, il peut y être passé outre.

Art. 17. — L'article 1^{er} bis de la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à certaines lois sociales modifié par les lois des 1^{er} juin 1993, 23 mars 1994, 30 mars 1994 et 4 août 1996 est complété comme suit :

«11° de 150.000 à 500.000 francs l'employeur qui a commis une infraction aux dispositions de la loi du ... favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail au moyen de plans de transports d'entreprise ou de ses arrêtés d'exécutions.».

JUSTIFICATION

Les articles 9 à 17 concernent les dispositions pénales, le contrôle du respect de la loi et des arrêtés d'exécution ainsi que la procédure d'avis pour les arrêtés d'exécution. Ils sont comparables à ce qui figure dans d'autres lois sociales. Le contrôle s'étant exercé en vertu des dispositions de la loi du 16 novembre 1972 relative à l'inspection du travail, il sera également possible d'échanger des données avec les fonctionnaires des régions qui, sur la base des compétences des régions, doivent appliquer certaines réglementations. Une collaboration entre l'Etat fédéral et les régions est donc possible en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail.