

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991-1992 (*)

24 SEPTEMBRE 1992

PROPOSITION DE LOI

**renforçant la sécurité des travailleurs
au cours de leurs déplacements
entre le domicile et
le lieu de travail**

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La sécurité routière sur le chemin du travail est un aspect particulier de la sécurité du travail. Les accidents de la route sur le chemin du travail constituent, d'un point de vue juridique, un aspect de l'exercice de l'activité professionnelle des travailleurs et réclament une attention particulière de la part des pouvoirs publics. A cet égard, l'année européenne pour la sécurité, l'hygiène et la santé sur le lieu de travail est une occasion tout indiquée pour s'attaquer à ce problème.

Tous les efforts qui seront consentis par la collectivité dans les prochaines années afin de réduire les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ne pourront pas empêcher que l'automobile demeure le principal moyen de transport au cours de la prochaine décennie. Les statistiques sont d'ailleurs éloquentes :

- environ 80 % des déplacements entre le domicile et le lieu de travail s'effectuent en voiture;
- 28 % du nombre total de kilomètres parcourus en voiture le sont pour des déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

(*) Première session de la 48^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992 (*)

24 SEPTEMBER 1992

WETSVOORSTEL

tot verbetering van de verkeersveiligheid van de werknemers tijdens hun verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een bijzonder aspect van de arbeidsveiligheid is de verkeersveiligheid op de weg naar het werk. Verkeersongevallen op de weg van en naar het werk zijn, juridisch gezien, een aspect van de beroepsuitoefening van de werknemers en vragen bijzondere aandacht van de overheid. Het Europees Jaar van de veiligheid op het werk is daartoe een uiterst gepast ogenblik.

Alle inspanningen die onze samenleving in de komende jaren zal leveren om het volume van het woon-werkverkeer te verminderen, zullen niet kunnen verhinderen dat de auto in het komende decennium het belangrijkste vervoermiddel zal blijven. De statistieken spreken voor zich :

- ongeveer 80 % van de verplaatsingen tussen woon- en werkplaats gebeuren met de auto;
- 28 % van het totaal aantal afgelegde kilometers per auto worden afgelegd voor verplaatsingen tussen woon- en werkplaats;

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

— 29 % du nombre total de kilomètres parcourus en voiture le sont dans le cadre de l'exercice de l'activité professionnelle proprement dite (travailleurs salariés et indépendants);

— les victimes d'accidents de roulage survenant au cours des déplacements professionnels représentent 31 % de l'ensemble des tués et 25 % de l'ensemble des blessés.

Ces chiffres ne doivent pas nous étonner, car c'est aux heures de pointe du soir que la route fait le plus de victimes. Après une journée de travail harassante et parfois décevante, de nombreux travailleurs s'empressent de rentrer chez eux, au milieu d'une circulation de plus en plus dense et où les vitesses de déplacement sont trop élevées. Les statistiques sont claires :

— le nombre de personnes ayant trouvé la mort dans des accidents de la route sur le chemin du travail est passé de 95 en 1985 à 111 en 1990;

— alors que le nombre de cas d'incapacité de travail permanente consécutifs à un accident de roulage sur le chemin du travail continue à osciller aux alentours de 1 800 par an, celui des incapacités de travail temporaires s'élève à environ 13 500 par an. Il va de soi que l'incapacité de travail permanente a un effet cumulatif : le nombre de travailleurs souffrant d'une incapacité de travail permanente s'accroît de 1 800 chaque année.

Force est d'admettre que cette situation est lourde de conséquences, non seulement pour les travailleurs et leur famille, mais également pour les employeurs : les travailleurs doivent être remplacés, les intérimaires doivent s'initier à leur travail, les primes de l'assurance contre les accidents du travail augmentent, etc. Une entreprise aux Pays-Bas a calculé qu'un accident de la route dont est victime un travailleur coûte environ 1 000 florins par jour à son entreprise. Le coût social des accidents de la route sur le chemin du travail est lui aussi très élevé : les compagnies d'assurances ont versé à ce titre cinq milliards de francs en 1990, soit 250 000 francs par accident, dans le cadre de l'assurance contre les accidents du travail. Autrement dit, une plus grande sécurité routière sur le chemin du travail est conforme aux intérêts non seulement des employeurs et des travailleurs mais également de la collectivité dans son ensemble.

D'une manière générale, la politique en matière de sécurité routière doit être menée simultanément sur trois fronts : la sécurité de l'infrastructure routière, l'équipement du véhicule et le comportement de l'usager de la route. L'idée exposée ci-dessous peut certes paraître originale dans notre pays, mais l'expérience acquise à l'étranger montre que des initiatives prises par des entreprises en vue d'améliorer, chez le travailleur, l'aptitude à la conduite et la compréhension des règles de la circulation ont sensiblement réduit le nombre d'accidents de la circulation sur le chemin du travail. On cite des chiffres de l'ordre de 40 % et plus. En tout état de cause, il n'est

— 29 % van het totaal aantal afgelegde kilometers per auto worden afgelegd tijdens de beroepsuitoefening zelf (werknemers en zelfstandigen);

— 31 % van de verkeersdoden en 25 % van de gewonden vallen tijdens verplaatsingen voor hun beroep.

Dit hoeft ons niet te verwonderen : de meeste verkeersslachtoffers vallen in de avondspits. Na een vermoeiende en soms weinig bevredigende dagtaak zijn vele werknemers gehaast om terug thuis te zijn, temidden van een toenemende verkeersdrukte waarin te snel gereden wordt. De cijfers liegen er niet om :

— in het woon-werkverkeer evolueerde het aantal verkeersdoden van 95 in 1985 naar 111 in 1990;

— het aantal werknemers dat een blijvende arbeidsongeschiktheid oploopt als gevolg van een verkeersongeval op de weg naar het werk blijft schommelen rond 1 800 per jaar, terwijl dit getal ongeveer 13 500 bedraagt voor de jaarlijkse ongevallen met tijdelijke arbeidsongeschiktheid. Het spreekt vanzelf dat de blijvende arbeidsongeschiktheid een cumulatief effect heeft : jaarlijks groeit het aantal werknemers dat definitief arbeidsongeschikt is aan met 1 800.

Dat dit niet alleen voor de werknemers en hun gezin, maar ook voor de werkgevers belangrijke gevolgen heeft, hoeft nauwelijks gezegd te worden : werknemers moeten vervangen worden, de interimkrachten moeten zich inwerken, de premies voor de arbeidsongevallenverzekering gaan de hoogte in enz. Een onderneming in Nederland becijferde dat een verkeersongeval van een werknemer zowat 1000 gulden per dag kost voor de onderneming. Ook de maatschappelijke kostprijs voor de verkeersongevallen op de weg naar het werk is zeer hoog : de verzekeringen betaalden hiervoor in 1990 vijf miljard frank uit in het kader van de arbeidsongevallenverzekering, wat neerkomt op 250 000 frank per ongeval. Kortom : werkgevers en werknemers, maar ook de samenleving in haar geheel, hebben alle belang bij meer veiligheid in het woon-werkverkeer.

Inzake het verkeersveiligheidsbeleid geldt algemeen dat een inzet op drie fronten tegelijk noodzakelijk is : de beveiliging van de wegeninfrastructuur, de uitrusting van het voertuig en de beïnvloeding van het gedrag van de verkeersdeelnemer. Voor ons land is de volgende visie misschien enigszins nieuw, maar ervaringen in het buitenland hebben uitgewezen dat initiatieven van ondernemingen, gericht op de verbetering van de rijvaardigheid en het verkeersinzicht van de werknemers een opvallende daling te zien gaven van het aantal verkeersongevallen in het woon-werkverkeer. Er worden percentages gemeld van 40 % en zelfs meer. Hoe dan ook, bijkomende

certainement pas inutile que des initiatives supplémentaires soient prises au niveau des entreprises.

S'il est vrai que depuis la réforme de l'écolage, la conduite défensive est enseignée dans le cadre de la formation préparant au permis de conduire, la plupart des travailleurs ont suivi leur formation il y a longtemps et ne sont par conséquent pas habitués à ce style de conduite. C'est la raison pour laquelle nous souhaitons instaurer au niveau des entreprises une formation supplémentaire en matière d'intelligence de la circulation et de conduite défensive. Le fait que de telles initiatives seront peut-être, au début, accueillies avec quelque scepticisme ou considérées comme superflues par les travailleurs ne doit pas nous empêcher d'agir. Tout conducteur est plus ou moins enclin à se considérer comme le meilleur. Les quelques rares expériences qui ont été effectuées dans notre pays montrent cependant que ce comportement change très rapidement lorsque l'initiative est en cours.

La présente proposition de loi tend à instaurer des initiatives supplémentaires de ce genre au niveau des entreprises. Ces initiatives entreraient dans le cadre des missions du comité de sécurité et d'hygiène de l'entreprise ou, à défaut d'un tel comité, devraient être organisées sur ordre de l'employeur lui-même. Leur financement serait assuré par l'employeur mais les efforts consentis à ce titre seraient fiscalement déductibles. Les modalités d'exécution (durée, caractère répétitif éventuel, etc.) seraient fixées par le Roi.

Il est par ailleurs évident que les institutions et personnes chargées de dispenser cette formation devraient présenter toutes les garanties nécessaires sur le plan de la compétence. C'est la raison pour laquelle les cours de perfectionnement ne pourraient être donnés que moyennant l'obtention d'un agrément, accordé par une commission d'agrément à créer par le Roi et aux conditions fixées par Lui.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

Les employeurs ou groupes d'employeurs sont tenus d'organiser la formation de leurs travailleurs en vue d'améliorer chez eux les comportements qui sont de nature à éviter les accidents de la route.

Le Roi fixe la périodicité, la durée ainsi que les autres modalités de cette formation.

initiatieven op het niveau van de ondernemingen zijn zeker niet zinloos.

De hervorming van de rijopleiding zelf heeft tot gevolg dat het defensief rijden is opgenomen in de opleiding voor het behalen van het rijbewijs. De meeste werknemers hebben hun rijopleiding echter reeds lang achter de rug en zijn dus niet vertrouwd met deze veilige rijstijl. Daarom willen wij een bijkomende opleiding in verkeersinzicht en defensief rijden op het niveau van de ondernemingen invoeren. Dat zulke initiatieven in eerste instantie misschien op enig scepticisme worden onthaald door de werknemers of als overbodig worden beschouwd, hoeft ons niet tegen te houden. Iedereen heeft zowat de neiging om zich als de beste autobestuurder te beschouwen. De ervaring met sommige schaarse experimenten in ons land wijst echter uit dat deze houding van de werknemers zeer vlug verandert, eens het initiatief loopt.

Dit wetsvoorstel wil zulke bijkomende initiatieven op ondernemingsniveau invoeren. Zij worden een opgave voor de comités voor de veiligheid en de gezondheid in de onderneming, en bij ontstentenis daarvan moeten ze worden georganiseerd in opdracht van de werkgever zelf. De financiering ervan is ten laste van de werkgevers, maar de inspanningen in dit verband worden fiscaal aftrekbaar. De uitvoeringsmodaliteiten (duur, eventueel een repetitief karakter enz.) worden door de Koning bepaald.

Bij dit alles is het vanzelfsprekend dat de instellingen en personen die zulke vormingscursussen geven, de nodige bekwaamheid moeten hebben om die met succes te geven. Daarom wordt het geven van de vervolmingslessen afhankelijk gemaakt van een erkenning, te verlenen door een bij koninklijk besluit op te richten erkenningscommissie en onder de voorwaarden die de Koning bepaalt.

J. ANSOMS

WETSVOORSTEL

Artikel 1

De werkgevers of groepen van werkgevers moeten de bijscholing van hun werknemers organiseren met het oog op de bevordering van het gedrag dat verkeersongevallen voorkomt.

De Koning bepaalt de regelmaat, de duur en de andere modaliteiten van deze bijscholing.

Art. 2

La formation visée à l'article 1^{er} ne peut être dispensée que par des institutions et des personnes agréées à cet effet.

L'agrément est accordé par une commission d'agrément, à créer par le Roi, pour autant que les conditions d'agrément fixées par le Roi soient remplies.

Art. 3

L'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par la disposition suivante :

« 12° tous frais exposés par l'employeur en vue d'améliorer les comportements de nature à éviter les accidents de la route, conformément à la loi du ... renforçant la sécurité des travailleurs au cours de leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail. »

Art. 4

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

14 août 1992.

Art. 2

De bijscholing, bepaald in artikel 1, kan uitsluitend worden gegeven door personen en instellingen die daartoe zijn erkend.

De erkenning wordt verleend door een erkenningscommissie, op te richten door de Koning, op voorwaarde dat voldaan wordt aan de erkenningsvoorwaarden die de Koning bepaalt.

Art. 3

Artikel 38 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld met volgende bepaling :

« 12° alle onkosten in hoofde van de werkgever met het oog op de bevordering van het gedrag dat verkeersongevallen voorkomt, overeenkomstig de wet van ... tot verbetering van de verkeersveiligheid van de werknemers tijdens hun verplaatsingen tussen de woonplaats en de plaats van tewerkstelling. »

Art. 4

Deze wet treedt in werking op de dag van de publikatie ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

14 augustus 1992.

J. ANSOMS
L. GOUTRY
L. NELIS-VAN LIEDEKERKE
M. OLIVIER
B. VANDENDRIESSCHE