

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 maart 2003

**ONTWERP VAN PROGRAMMAWET
(Art. 137, 138 en 152 tot 161)**

WETSVOORSTEL

**betreffende de organisatie
van het woon-werkverkeer met
bedrijfsvervoerplannen**

WETSVOORSTEL

**betreffende het verplicht opstellen van
bedrijfsvervoerplannen**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN
UITGEBRACHT DOOR
DE HEER **Lode VANOOST**

INHOUDSOPGAVE

DEEL I

I. Inleidende uiteenzetting door de vice-eerste
minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
mevrouw Isabelle Durant 3

Voorgaande documenten :

DOC 50 **2343/(2002/2003)** :
001 : Ontwerp van programmawet.
002 : Bijlage.
003 tot 011 : Amendementen.
012 tot 015 : Verslagen.

DOC 50 **240/(2002/2003)** :
001 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.

DOC 50 **350/(2002/2003)** :
001 : Wetsvoorstel van de heren Bonte en Schalck.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 mars 2003

**PROJET DE LOI-PROGRAMME
(Art. 137, 138 et 152 à 161)**

PROPOSITION DE LOI

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

PROPOSITION DE LOI

**relative à l'établissement
de plans de transports d'entreprise**

RAPPORT

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

SOMMAIRE

PARTIE I

I. Exposé introductif de la vice-première ministre et
ministre de la Mobilité et des Transports, Mme
Isabelle Durant 3

Documents précédents :

DOC 50 **2343/(2002/2003)** :
001 : Projet de loi-programme.
002 : Annexe.
003 à 011 : Amendements.
012 à 015 : Rapports.

DOC 50 **240/(2002/2003)** :
001 : Proposition de loi de M. Ansoms.

DOC 50 **350/(2002/2003)** :
001 : Proposition de loi de MM. Bonte et Schalck.

Blz.

Pages

II. Vragen en opmerkingen van de leden	4	II. Questions et observations des membres	4
III. Antwoord van de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand	4	III. Réponse du ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes	4
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	5	IV. Discussion des articles et votes	5
DEEL II		PARTIE II	
I. Inleidende uiteenzetting van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, mevrouw Isabelle Durant	6	I. Exposé introductif de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et du Transport, Mme Isabelle Durant	6
II. Algemene bespreking	6	II. Discussion générale	6
III. Antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer	16	III. Réponses de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	16
IV. Artikelsgewijze bespreking en stemmingen	18	IV. Discussion des articles et votes	18
BIJLAGE	25	ANNEXE	25

Samenstelling van de commissie op datum van indiening van het verslag/

Composition de la commission à la date du dépôt du rapport :

Voorzitter / Président : Francis Van den Eynde

A. — Vaste leden / Membres titulaires :

VLD	Hugo Philijns, Bart Somers, Ludo Van Campenhout.
CD&V	Jos Ansoms, Marcel Hendrickx, Jozef Van Eetvelt.
Agalev-Ecolo	Marie-Thérèse Coenen, Liliane De Cock.
PS	Jean Depreter, Karine Lalieux.
MR	François Bellot, Olivier Chastel.
Vlaams Blok	Jan Mortelmans, Francis Van den Eynde.
SPA	Marcel Bartholomeeussen.
CDH	André Smets.
VU&ID	Frieda Brepoels.

B. — Plaatsvervangers / Membres suppléants :

Willy Cortois, Pierre Lano, Arnold Van Aperen, Frans Verhelst.
Roel Deseyn, Luc Goutry, Yves Leterme, Servais Verherstraeten.
Mirella Minne, Géraldine Pelzer-Salandra, Lode Vanoost.
Jacques Chabot, Jean-Pol Henry, Bruno Van Grootenbrulle.
Pierette Cahay-André, Denis D'hondt, Robert Hondemarcq.
Filip De Man, Luc Sevenhans, Jaak Van den Broeck.
Els Haegeman, Daan Schalck.
Jean-Pierre Grafé, Luc Paque.
Alfons Borginon, Karel Van Hoorebeke.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
FN	:	Front National
MR	:	Mouvement Réformateur
PS	:	Parti socialiste
CDH	:	Centre Démocrate Humaniste
SPA	:	Socialistische Partij Anders
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volkspartij voor de Vlaamse Arbeid

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000 :	Parlementair document van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
QRVA :	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA :	Handelingen (Integraal Verslag)
BV :	Beknopt Verslag
PLEN :	Plenum
COM :	Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 :	Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° et du n° consécutif
QRVA :	Questions et Réponses écrites
HA :	Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA :	Compte Rendu Analytique
PLEN :	Séance plénière
COM :	Réunion de commission

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 : alg.zaken@deKamer.be

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
e-mail : aff.generales@laChambre.be

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft de artikelen 137 en 138 en 152 tot 161 van het ontwerp van programmawet besproken tijdens haar vergaderingen van 12 en 19 maart 2003.

DEEL I

HOOFDSTUK 6

Wijziging van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector (artikelen 137 en 138)

I. INLEIDENDE UITEENZETTING DOOR DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER, MEVROUW ISABELLE DURANT

De minister verduidelijkt, in naam van de minster van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, dat de artikelen een materiële fout rechtzetten, die gemaakt werd bij de aanneming van de wet van 17 januari 2003 met betrekking tot het statuut van de regulator van de Belgische post- en telecommunicatiesector (DOC 50 1937/001). De fout zou ertoe geleid hebben dat artikel 73 van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven wordt geschrapt, waardoor de wettelijke basis van het statuut van de agenten van het BIPT zou verdwijnen. Het spreekt voor zich dat dit statuut dient te worden gevrijwaard.

Opdat het statuut niet tijdelijk zou verdwijnen, bepaalt artikel 138 dat de voorliggende correctie van kracht wordt op de dag waarop het koninklijk besluit bedoeld in artikel 17, § 2 van dezelfde wet in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

Om onzekerheid over de inwerkingtreding van artikel 137 van het voorliggende wetsontwerp te vermijden, strekt het tot aanbeveling om de bepalingen van de artikelen 137 en 138 in één artikel op te nemen.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné les articles 137 et 138 et 152 à 161 du projet de loi-programme au cours de ses réunions des 12 et 19 mars 2003.

PARTIE I

CHAPITRE 6

Modification de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et des télécommunications belges (articles 137 et 138)

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS, MME ISABELLE DURANT

La ministre précise, au nom du ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, que les articles rectifient une erreur matérielle intervenue lors de l'adoption de la loi du 17 janvier 2003 relative au statut du régulateur des secteurs des postes et télécommunications (DOC 50 1937/001). L'erreur aurait entraîné la suppression de l'article 73 de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques, ce qui aurait pour effet de supprimer la base légale du statut des agents de l'IBPT. Il va de soi que ce statut doit être garanti.

Pour empêcher la disparition temporaire de ce statut, l'article 138 prévoit que la correction proposée entrera en vigueur le jour de la publication au *Moniteur belge* de l'arrêté royal visé à l'article 17, § 2 de la même loi.

Afin d'éviter toute incertitude en ce qui concerne l'entrée en vigueur de l'article 137 du projet de loi à l'examen, il serait préférable de regrouper les dispositions des articles 137 et 138 en un seul article.

II. VRAGEN EN OPMERKINGEN VAN DE LEDEN

De amendementen n^{rs} 1 en 2 (DOC 50 2343/005) worden ingediend door *de heer Bellot c.s.*

De heer François Bellot (MR) verklaart dat de amendementen tegemoetkomen aan het advies van de minister om de bepalingen van beide artikelen in één enkel artikel op te nemen.

De heer Roel Deseyn (CD&V) stemt in met het amendement.

De spreker is van oordeel dat artikel 137, dat een retroactief effect heeft, meer is dan de rechtzetting van een materiële fout. Eén van de doelstellingen van het artikel is zijns inziens het behoud van de mogelijkheid om bijkomend personeel aan te werven. Heeft de bepaling te maken met de beperking van het aantal bestuurders van het BIPT tot 4, waardoor de aanwerving van andere personen met voldoende expertise wenselijk wordt? Is het niet zo dat het BIPT door gebrek aan middelen tot nu toe niet goed kan functioneren, dat de instelling meer bepaald de ingediende klachten niet grondig kan behandelen en de secretariaatsfunctie niet ten volle kan waarnemen?

Zullen de leden van de raad van bestuur van het BIPT nog voor de verkiezingen aangesteld worden? Mogen zowel interne als externe kandidaten voor de functies kandideren?

III. ANTWOORD VAN DE MINISTER VAN TELECOMMUNICATIE EN OVERHEIDSBEDRIJVEN EN PARTICIPATIES, BELAST MET MIDDENSTAND

De minister antwoordt dat de artikelen 137 en 138 er alleen toe strekken een materiële vergissing recht te zetten. Ze behelzen derhalve niet de mogelijkheid om meer personeel in dienst te nemen, noch de beperking van het aantal bestuurders van het BIPT tot 4, en evenmin de goede werking van dat orgaan.

De procedure in verband met de aanwijzing van de leden van de raad van bestuur van het BIPT is nog aan de gang.

II. QUESTIONS ET OBSERVATIONS DES MEMBRES

M. Bellot et consorts présentent des amendements n^{os} 1 et 2 (DOC 50 2343/005).

M. François Bellot (MR) déclare que ces amendements tiennent compte de l'avis du ministre, selon lequel il convient de regrouper les dispositions des deux articles dans un seul article.

M. Roel Deseyn (CD&V) souscrit à cet amendement.

L'intervenant estime que l'article 137, qui a un effet rétroactif, ne se borne pas à rectifier une erreur matérielle. Il estime qu'un des objectifs de cet article est de maintenir la possibilité de recruter du personnel supplémentaire. Cette disposition est-elle liée à la limitation du nombre d'administrateurs de l'IBPT à 4 unités, de sorte que le recrutement d'autres personnes possédant une expertise suffisante devient souhaitable? N'est-il pas vrai que l'IBPT n'a pas pu fonctionner convenablement jusqu'à présent, parce qu'il manque de moyens et qu'il ne peut, en particulier, pas examiner de manière approfondie les plaintes déposées et ne peut pas assumer pleinement la fonction de secrétariat?

Les membres du conseil d'administration de l'IBPT seront-ils encore nommés avant les élections? Des candidats internes et externes pourront-ils poser leur candidature à ces fonctions?

III. RÉPONSE DU MINISTRE DES TÉLÉCOMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES ET PARTICIPATIONS PUBLIQUES, CHARGÉ DES CLASSES MOYENNES

Le ministre répond que les articles 137 et 138 ne visent rien d'autre qu'à rétablir une erreur matérielle. Ils ne concernent donc ni la possibilité de recruter du personnel supplémentaire, ni la limitation à 4 du nombre des administrateurs de l'IBPT, ni le bon fonctionnement de cette institution.

La procédure de désignation des membres du Conseil de l'IBPT est encore en cours.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEM-
MINGEN

Art. 137

*De heer François Bellot (MR) c.s. dient amendement n° 1 (DOC 50 2343/005) in. Het strekt ertoe elke verwar-
ring te voorkomen; daartoe behoort in dat artikel 137
niet alleen te worden aangegeven welke bepaling van
de wet van 17 januari 2003 moet worden opgeheven,
maar ook op welke datum die opheffing een feit moet
zijn.*

*
* *

Amendement n° 1 wordt aangenomen met 8 stem-
men en 3 onthoudingen.

Het aldus geamendeerde artikel 137 wordt aangenomen met dezelfde stemuitslag.

Art. 138

*De heer François Bellot (MR) c.s. dient op dit artikel
amendement n° 2 (DOC 50 2343/005) in. Het strekt ertoe het artikel weg te laten, als logisch gevolg van amendement n° 1 op artikel 137.*

*
* *

Het behoud van artikel 138 wordt verworpen met 8 stemmen en 3 onthoudingen.

IV. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Art. 137

Cet article fait l'objet de *l'amendement n° 1* (DOC 50 2343/005) de *M. Bellot et consorts*. Afin d'éviter toute confusion, l'amendement vise à mentionner à l'article 137 non seulement la disposition de la loi du 17 janvier 2003 qu'il convient d'abroger, mais également la date à laquelle cette disposition sera abrogée.

*
* *

L'amendement n° 1 est adopté par 8 voix et 3 abstentions.

L'article 137, ainsi modifié, est adopté par le même vote.

Art. 138

Cet article fait l'objet de *l'amendement n° 2* (DOC 50 2343/005) de *M. Bellot et consorts*. Il tend corollairement à la suppression de l'article, en conséquence logique de l'amendement n° 1 à l'article 137.

*
* *

Le maintien de l'article 138 est rejeté par 8 voix et 3 abstentions.

DEEL II

HOOFDSTUK 11

Verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats (artikelen 152 tot 161)

I. INLEIDENDE UITEENZETTING VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER, MEVROUW ISABELLE DURANT

De minister verduidelijkt dat deze artikelen de weergave zijn van de bepalingen van het wetsontwerp betreffende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woon- en werkplaats (DOC 50 2084/001).

De bepalingen vragen aan bedrijven en instellingen om gegevens over het woon-werkverkeer van hun medewerkers te verzamelen. Vervoersmaatschappijen, bedrijven en overheidsinstellingen zijn daarvoor zelf vragende partij omdat dergelijke informatie hun de mogelijkheid zal geven om initiatieven te nemen voor een betere beheersing van het mobiliteitsvraagstuk.

De voorliggende artikelen zijn een eerste stap in de ontwikkeling van mobiliteitsbeheersplannen. De aanpak van de mobiliteitsproblematiek, die in onze samenleving zeer groot is, kan immers maar coherent zijn als voorafgaandelijk de juiste diagnose gesteld wordt. Zodra het statistisch materiaal voorhanden is, zullen de gegevens door specialisten geanalyseerd worden, waarna alle informatie aan de betrokken actoren ter beschikking zal worden gesteld. Ook de overheid zal een meer doelgericht beleid kunnen voeren zodra die diagnose voorhanden is.

II. ALGEMENE BESPREKING

De heer Jos Ansoms (CD&V) analyseert naar aanleiding van de bespreking van de bepalingen met betrekking tot het woon-werkverkeer de prestaties van de regering inzake mobiliteit.

De federale overheid beschikt over drie manieren om de files te bestrijden : ze is bevoegd voor de NMBS, ze is bevoegd voor fiscaliteit én ze heeft een indirecte bevoegdheid voor het woon-werkverkeer (omdat de verplaatsingen van en naar het werk ressorteren onder het arbeidsrecht).

PARTIE II

CHAPITRE 11

De la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (articles 152 à 161)

I. EXPOSÉ INTRODUCTIF DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DU TRANSPORT, MME ISABELLE DURANT

La ministre précise que ces articles reproduisent les dispositions du projet de loi relative à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail (DOC 50 2084/001).

Ces dispositions demandent aux entreprises et les organismes de collecter des données concernant les déplacements de leurs travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail. Les sociétés de transport, les entreprises et les organismes publics sont demandeurs en la matière, dès lors que ces informations leur permettront de prendre des initiatives afin d'améliorer la gestion de la mobilité.

Les articles à l'examen constituent une première étape dans le développement de plans de gestion de la mobilité. On ne peut en effet s'attaquer de manière cohérente au problème de la mobilité, très important dans notre société, que si l'on établit au préalable le bon diagnostic. Dès que les statistiques en la matière seront disponibles, elles seront analysées par des spécialistes qui mettront par la suite toutes les informations nécessaires à la disposition des acteurs concernés. Une fois le diagnostic établi, les pouvoirs publics seront également en mesure de mener une politique plus ciblée.

II. DISCUSSION GÉNÉRALE

M. Jos Ansoms (CD&V) analyse, dans le cadre de l'examen des dispositions relatives aux déplacements domicile-lieu de travail, les prestations du gouvernement en matière de mobilité.

L'autorité fédérale dispose de trois moyens pour combattre la formation de files : elle est compétente pour la SNCB, pour la fiscalité et elle a une compétence indirecte en ce qui concerne les déplacements domicile-lieu de travail (étant donné que ces déplacements relèvent du droit du travail).

Wat zijn haar beleidsdaden met betrekking tot de NMBS ?

— In het investeringsplan van de NMBS wordt een politieke verdeelsleutel tussen Vlaanderen en Wallonië (60/40) gehanteerd, waardoor dringende investeringen later uitgevoerd worden dan minder dringende investeringen. Bovendien is het investeringsplan financieel niet haalbaar : in 2003 zal ten belope van een bedrag van 550 miljoen euro niet kunnen worden uitgevoerd.

— De NMBS heeft een enorme schuldenberg, die misschien vanaf december 2004 gedeeltelijk overgenomen zal worden door de overheid.

— De verhoudingen tussen het personeel van de NMBS en de overheid zijn vergiftigd door het amateurisme van de regering in het algemeen en van de bevoegde minister in het bijzonder. Het valt niet uit te sluiten dat een staking uitbreekt als uiting van onvrede over het gevoerde beleid.

Wat werd gerealiseerd of niet gerealiseerd in het domein van de fiscaliteit ?

— Het ontbrak de regering aan politieke moed om in het kader van de hervorming van de vennootschapsbelasting het gebruik van bedrijfswagens fiscaal te ontmoedigen.

— Een schijnhervorming was de invoering van de fiscale aftrekbaarheid van het aantal door fietsers, voetgangers en carpoolers afgelegde kilometers. Deze maatregel is grotendeels zonder gevolgen gebleven omdat de meeste weggebruikers meer voordeel halen uit de forfaitaire aftrekbaarheid.

— Treingebruikers raken slechts bij zeer lange afstanden en in functie van hun inkomen aan het forfaitair aftrekbaar bedrag. De trein is inderdaad en begrijpelijkerwijs een succesvolle vervoersmodus voor zeer lange trajecten, maar lange afstanden tussen woon- en werkplaats zijn eerder uitzondering dan regel. Het nuttig effect van de invoering van deze aftrekpost is dan ook gering.

— De andere, zogenaamd stimulerende, fiscale maatregelen die genomen werden, leveren geen resultaten op voor de mobiliteit; zij zijn niets meer dan een geschenk voor de betrokkenen. Ernstige maatregelen die wel effect kunnen sorteren, werden niet getroffen omdat gevreesd werd dat ze door de bevolking slecht zouden worden onthaald.

Quelles mesures politiques a-t-elle prises en ce qui concerne la SNCB ?

— Le plan d'investissement de la SNCB utilise un clé de répartition politique entre la Flandre et la Wallonie (60/40), de sorte que des investissements urgents sont parfois exécutés après des investissements moins urgents. Le plan d'investissement est en outre inapplicable sur le plan financier : en 2003, il ne pourra être exécuté à concurrence d'un montant de 550 millions d'euros.

— La SNCB a une dette énorme, qui sera peut-être reprise en partie par les pouvoirs publics à partir de décembre 2004.

— Les relations entre le personnel de la SNCB et les pouvoirs publics sont empoisonnées par l'amateurisme du gouvernement en général et de la ministre compétente en particulier. Il n'est pas à exclure que le personnel se mette en grève pour manifester son insatisfaction au sujet de la politique menée.

Qu'est-ce qui a été ou non réalisé dans le domaine de la fiscalité ?

— Dans le cadre de la réforme de l'impôt des sociétés, le gouvernement n'a pas eu le courage politique de décourager fiscalement l'utilisation de voitures de société.

— L'instauration de la déductibilité fiscale du nombre de kilomètres parcourus par les cyclistes, les piétons et les personnes qui pratiquent le covoiturage n'a été qu'une pseudo-réforme. Cette mesure est restée en grande partie sans effet, étant donné que, pour la plupart des usagers de la route, la déduction forfaitaire est plus avantageuse.

— Les usagers des chemins de fer n'atteignent le montant forfaitaire déductible, qui dépend par ailleurs de leurs revenus, que lorsqu'ils doivent parcourir de longues distances. Le train est en effet, et on peut le comprendre, un moyen de transport très prisé pour les très longs trajets, mais rares sont ceux qui doivent parcourir de longues distances entre le domicile et le lieu de travail. L'effet utile de cette déductibilité est dès lors minime.

— Les autres mesures fiscales « incitatives » qui ont été prises sont improductives en ce qui concerne la mobilité; ces mesures ne sont rien de plus qu'un cadeau pour les personnes concernées. Les mesures sérieuses qui, elles, auraient pu produire des effets n'ont pas été prises parce que l'on craignait qu'elles soient mal accueillies par la population.

Welke initiatieven werden genomen voor een aanpassing van het arbeidsrecht ?

— Aan het einde van de vorige legislatuur werd door de Kamer een wetsvoorstel aangenomen dat ertoe strekte de bedrijven te verplichten tot de opstelling van een bedrijfsvervoerplan. Het wetsvoorstel, dat tot stand kwam na uitgebreide hoorzittingen, kreeg de steun van christen-democraten, socialisten en groenen, maar werd niet behandeld in de Senaat.

— Bij de aanvang van de huidige legislatuur werd het idee verlaten omdat het niet de goedkeuring wegdroeg van de liberale fracties. De socialisten en de groenen legden zich probleemloos neer bij dit verzet omdat hun tegelijkertijd beloofd werd dat in januari 2000 een beter wetsontwerp zou worden ingediend. De eerste politieke daad van de minister was de aanneming van een lijst met over te nemen wetsontwerpen; indien ze moediger was geweest, had de bedoelde wettekst in de lijst gefigureerd.

— Meer dan drie jaar na de vooropgestelde datum bespreekt de bevoegde commissie een tekst, die niet meer is dan een flauw afkooksel van de oorspronkelijke tekst.

De spreker vat de inhoud van de voorliggende artikelen samen :

— Er komt een databank over de woon-werkverplaatsingen in ons land.

— De werkgevers uit de private en de openbare sector die minstens 100 werknemers tewerkstellen, krijgen de verplichting om eraan mee te werken.

— De databank zal om de drie jaar geactualiseerd worden.

Essentiële elementen ontbreken in de voorgestelde regeling :

— Er komt geen algemene verplichting op de organisatie van woon-werkverplaatsingen : het gaat enkel om de inzameling van informatie.

— Kleine bedrijven vallen niet onder de toepassing van de regeling.

— De regeling bevat geen strafbepalingen voor werkgevers die in gebreke blijven.

Quelles initiatives ont été prises en vue d'une adaptation du droit du travail ?

— À la fin de la précédente législature, la Chambre a adopté une proposition de loi visant à contraindre les entreprises à établir un plan de transports d'entreprise. Cette proposition de loi, qui a été finalisée après de longues auditions, a bénéficié du soutien des démocrates-chrétiens, des socialistes et des partis écologistes, mais n'a pas été examinée par le Sénat.

— Au début de la législature actuelle, cette idée a été abandonnée, dès lors qu'elle ne recueillait pas l'assentiment des groupes libéraux. Les socialistes et les écologistes ont accepté ce refus sans rechigner, dès lors qu'il leur a simultanément été promis qu'un meilleur projet serait déposé en janvier 2000. Le premier acte politique de la ministre a été d'adopter une liste de projets de loi devant être repris. Si elle avait été plus courageuse, le texte de loi concerné aurait été inscrit sur cette liste.

— Plus de trois ans après la date annoncée, la commission compétente discute un texte qui n'est plus qu'une version très édulcorée du texte original.

L'intervenant résume comme suit les articles à l'examen :

— Une banque de données concernant les déplacements entre le lieu de travail et le domicile est créée dans notre pays.

— Les employeurs du secteur privé et du secteur public qui emploient 100 travailleurs au moins sont obligés d'y participer.

— La banque de données précitée sera mise à jour tous les trois ans.

Un certain nombre d'éléments essentiels sont toutefois absents de la réglementation proposée :

— Aucune obligation générale n'est prévue en ce qui concerne l'organisation des déplacements entre le lieu de travail et le domicile : il ne s'agit que de la collecte d'informations.

— La réglementation précitée n'est pas applicable aux petites entreprises.

— Cette réglementation ne prévoit d'infliger aucune sanction aux employeurs défaillants.

Vooral het feit dat niet in sancties voorzien wordt, wijst erop dat het wetsontwerp ofwel niet ernstig dient te worden genomen (omdat het slechts een uithangbord voor de socialistische en groene fracties is), ofwel een uiting is van de amateuristische aanpak van de minister (die niet aan dit aspect gedacht heeft).

De spreker gaat verder in op de tekortkomingen van het ontwerp.

Waarom worden kleine bedrijven uitgesloten van de toepassing van het ontwerp? Indien sommige bedrijven op een industrieterrein over een databank met betrekking tot het woon-werkverkeer beschikken en andere (kleinere) ondernemingen niet, dan kunnen zij nooit samen een efficiënte regeling ontwikkelen, die aan de noden van de beide ondernemingen tegemoetkomt.

Ook de overheid kan haar beleid niet in een meer adequate richting ombuigen indien ze enkel over de gegevens van de grote bedrijven beschikt: 60% van de werknemers werkt immers in KMO's en kleine instellingen. Wat is de beleidsrelevantie van een databank die in het beste geval 40% van de relevante gegevens over het woon-werkverkeer in het land kan opslaan? Het is bovendien zeer onwaarschijnlijk dat een penetratiegraad van 40% gehaald zal worden: de medewerking berust door de afwezigheid van strafbepalingen immers op vrijwilligheid. Men kan dus vrezen dat vele bedrijven het nut van een inspanning niet zullen inzien.

De minister is afgestapt van de verplichting tot opstelling van bedrijfsvervoerplannen. Het alternatief, een inventaris van de bestaande toestand van de woon-werkverplaatsingen, zal geen resultaten opleveren. De sociale partners in de Nationale Arbeidsraad, in het bijzonder de werkgevers, gaven de voorkeur aan de voorliggende, weinig substantiële regeling, die hen tot bijna niets verplicht en die van een conservatieve ingesteldheid getuigt. Voor noodzakelijke hervormingen werd in het verleden reeds af en toe voorbijgegaan aan het verzet van de sociale partners. Zo legde de regering-Dehaene een loonnorm op om onze concurrentiekracht te vrijwaren. Het mobiliteitsvraagstuk is dermate nijpend dat de regering autonoom een beslissing moet durven nemen.

Aan werknemerszijde valt op dat de openheid voor dit type van ideeën veel groter is aan de basis dan aan de top, die zitting heeft in de Nationale Arbeidsraad. Met name de christelijke arbeidersbeweging heeft zich reeds duidelijk uitgesproken voor de verplichte opstelling van bedrijfsvervoerplannen. Ook in het ABVV werd in het

C'est surtout le fait qu'aucune sanction ne soit prévue qui indique soit que le projet de loi à l'examen ne doit pas être pris au sérieux (parce qu'il ne constitue, pour les groupes socialiste et écologiste, qu'un moyen de se profiler), soit que la ministre (qui n'aurait pas pensé à cette question) a fait preuve d'amateurisme.

L'intervenant examine, de façon plus approfondie, les imperfections du projet.

Pourquoi les petites entreprises sont-elles exclues du champ d'application de la loi en projet. Si certaines entreprises situées dans une zone industrielle disposent d'une banque de données relative aux déplacements entre le lieu de travail et le domicile et si d'autres entreprises (plus petites) n'en disposent pas, il est impossible qu'elles mettent au point, ensemble, un système efficace répondant aux besoins des deux entreprises.

Les pouvoirs publics ne sont, eux non plus, pas en mesure d'adapter au mieux leur politique s'ils disposent seulement des données des grandes entreprises: 60% des travailleurs sont en effet occupés dans des PME et de petites sociétés. Quel est l'intérêt pour les pouvoirs publics d'une banque de données ne contenant, dans le meilleur des cas, que 40% des données pertinentes sur les déplacements entre le lieu de travail et le domicile? Il est en outre très peu probable qu'un taux de pénétration de 40% soit atteint: la collaboration est en effet volontaire, du fait de l'absence de dispositions pénales. On peut donc craindre que de nombreuses entreprises ne voient pas l'intérêt qu'elles auraient à faire un effort.

Le ministre a renoncé à imposer l'obligation d'élaborer des plans de transports d'entreprise. L'alternative, dresser un inventaire des déplacements entre le lieu de travail et le domicile, n'aboutira à rien. Les interlocuteurs sociaux au sein du Conseil national du Travail, en particulier les employeurs, donnaient la préférence au système peu consistant prévu dans le projet, qui n'entraîne guère d'obligations pour eux et qui est empreint de conservatisme. Par le passé, on a déjà quelquefois fait abstraction de l'opposition des interlocuteurs sociaux pour procéder à des réformes nécessaires. C'est ainsi que le gouvernement Dehaene a imposé une norme salariale pour préserver notre compétitivité. Le problème de la mobilité se pose avec une telle acuité que le gouvernement doit oser prendre une décision en toute autonomie.

Du côté des travailleurs, on remarque que ce type d'idées est mieux accueilli à la base qu'au sommet, qui siège au Conseil national du Travail. Le mouvement ouvrier chrétien s'est notamment déjà déclaré favorable à l'obligation d'établir des plans de transports d'entreprise. Par le passé, la FGVB a également déjà mené

verleden reeds actie gevoerd om bedrijfsvervoerplannen onder de aandacht van werkgevers en werknemers te brengen.

Aan werkgeverszijde zijn er enkele voorbeelden van ondernemingen die op succesvolle wijze bedrijfsvervoerplannen hebben geïntroduceerd : zo is Janssen Pharmaceutica in Beerse erin geslaagd om 25 % van haar medewerkers die alleen met de wagen naar het werk kwamen te laten overstappen naar een carpoolingsysteem. In afwezigheid van een verplichting zijn de meeste werkgevers nochtans enkel bereid tot de introductie van een bedrijfsvervoerplan indien dit past in hun marketing- en communicatiestrategie.

Deze korte-termijnbenadering, die later zal worden betreurd, werd kritiekloos overgenomen door de minister, waardoor ze verhinderd heeft dat de geesten verder in de goede richting evolueren. Bedrijfsvervoerplannen, die het resultaat moeten zijn van een solidaire inspanning van werkgevers en werknemers, zijn wel degelijk nuttig en noodzakelijk, maar dit kan pas duidelijk worden indien een afdwingbare verplichting wordt ingevoerd. Dergelijke verplichting en de introductie van een degelijk vervoersmanagement kan het autogebruik in het woon-werkverkeer doen verminderen met 25 % in het algemeen en met 10 à 15 % in de ochtend- en avondspits.

De spreker legt uit waarom bedrijfsvervoerplannen in overeenstemming zijn met het welbegrepen eigenbelang van werkgevers :

1) De goede bereikbaarheid, die voor België altijd een troef is geweest, komt door de files in het gedrang. Uit een enquête van het VEV van enkele jaren terug bleek dat 20 % van de ondervraagde werkgevers overweegt de onderneming naar een andere locatie te verplaatsen bij een verdere verslechtering van dit macro-economisch aspect. Bereikbaarheid is niet de enige factor in de beslissing van een onderneming om haar activiteiten te verplaatsen of niet verder uit te bouwen op een bepaalde locatie, maar het belang van de factor neemt wel toe.

2) De afwezigheid van een verplichting om een bedrijfsvervoerplan op te stellen, zal ertoe leiden dat het effect van de inspanningen van de bedrijven die er vrijwillig voor kiezen minimaal zal zijn of op zijn minst veel kleiner dan wanneer de verplichting wel zou bestaan. Bovendien zullen ook werkgevers die geen inspanningen doen voor een beter woon-werkverkeer van hun medewerkers profiteren van de (weliswaar beperkte) verbetering van de mobiliteit ten gevolge van de initiatieven van hun meer vooruitziende concurrenten : dit is ongetwijfeld concurrentievervalsend. Tenslotte kunnen voor-

une action pour attirer l'attention des employeurs et des travailleurs sur les plans de transports d'entreprise.

Du côté des employeurs, il existe quelques exemples d'entreprises qui ont introduit avec succès des plans de transports d'entreprise : ainsi, la firme Janssen Pharmaceutica à Beersel est parvenue à faire adopter un système de covoiturage par 25 % de ses collaborateurs, qui utilisaient leur voiture pour se rendre au travail. Faute d'obligation, la plupart des employeurs ne sont toutefois disposés à lancer un plan de transports d'entreprise que si celui-ci cadre avec leur stratégie de marketing et de communication.

Cette approche à court terme, qu'on regrettera ultérieurement, a été reprise sans la moindre critique par le ministre, ce qui a empêché les esprits d'évoluer dans la bonne direction. Les plans de transports d'entreprise, qui doivent résulter de l'effort solidaire des employeurs et des travailleurs, sont réellement utiles et nécessaires, mais seule l'instauration d'une obligation contraignante pourra le faire apparaître. Une telle obligation et l'introduction de ce type de gestion des transports peuvent réduire l'usage de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de 25 %, de manière générale, et de 10 à 15 % aux heures de pointe le matin et le soir.

L'intervenant explique pourquoi il est dans l'intérêt des travailleurs eux-mêmes d'établir des plans de transports d'entreprise :

1) La bonne accessibilité, qui a toujours été un atout pour la Belgique, est menacée par les embouteillages. Il ressort d'une enquête réalisée il y a quelques années par le VEV que 20 % des employeurs interrogés envisagent de déplacer leur entreprise si cet aspect macro-économique continue à se détériorer. L'accessibilité n'est pas le seul facteur qui intervient dans la décision d'une entreprise de déplacer le lieu de ses activités ou de ne pas développer celles-ci dans un endroit bien précis, mais c'est un facteur qui entre de plus en plus en ligne de compte.

2) L'absence d'obligation d'établir des plans de transports d'entreprise aura pour conséquence que l'effet des efforts consentis par les entreprises qui ont délibérément pris des mesures à cet égard sera dérisoire ou, à tout le moins, beaucoup plus réduit que si l'établissement de tels plans est obligatoire. Par ailleurs, les employeurs qui ne font aucun effort pour améliorer les conditions de déplacement de leurs travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail profiteront de l'amélioration (certes limitée) de la mobilité résultant des initiatives prises par leurs concurrents faisant preuve d'une plus grande pré-

uitstrevende bedrijven, die een vervoerplan ontwikkeld hebben, er naderhand geheel of gedeeltelijk van afstappen wanneer ze merken dat hun inspanningen door de onwil van andere ondernemingen onvoldoende resultaten opleveren.

3) Ook bedrijven buiten de grote stedelijke centra winnen bij het bestaan van een verplichting om vervoersplannen te ontwikkelen. Vooreerst hebben ook die ondernemingen te kampen met rendementsverlies ten gevolge van de verkeersproblematiek : steeds meer provincie-steden en landelijke gebieden worden immers geconfronteerd met een verminderde bereikbaarheid. Vervolgens kunnen zij in afwezigheid van een goed bedrijfsvervoerplan voor hun personeelsbeleid minder putten uit de reserve van potentieel geschikte kandidaten zonder rijbewijs; dat mensen zonder rijbewijs vooral in landelijke gebieden minder kansen hebben op arbeidsplaatsen, toont aan dat vervoersplannen ook een sociale functie hebben. Ten slotte leidt « autosolisme » ook buiten de grote steden tot een belangrijk ecologisch probleem : omdat luchtvervuiling een belangrijke oorzaak is van gezondheidsproblemen en omdat het verkeer één van de belangrijkste bronnen van dit type van verontreiniging is, moeten werkgevers en werknemers ook in het kader van het woon-werkverkeer een bijdrage leveren tot de beperking van de uitstoot van schadelijke gassen door het autoverkeer.

In meer principiële opzicht vindt de spreker dat het bedrijfsleven een belangrijke maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft. De praktijk toont aan dat dit in veel domeinen probleemloos aanvaard wordt. Zo hebben werkgevers zich, in ruil voor productiviteitsstijgingen, geëngageerd voor de uitbouw van onze welvaartsstaat. Het betaald educatief verlof en de bijdrage voor de kosten van kinderopvang zijn specifieke uitingen van dit engagement. Deze inspanningen leveren voor de bedrijven nochtans minder direct economisch voordeel op dan een verbetering van de verkeerssituatie; deze vaststelling maakt het verzet tegen de verplichte opstelling van vervoersplannen nog onbegrijpelijker. De bestaande terughoudendheid getuigt met andere woorden van een conservatieve en weinig dynamische ingesteldheid.

Ook meer in het bijzonder in het domein verkeer, hebben werkgevers zich in het verleden eveneens reeds verantwoordelijk getoond. Voorbeelden hiervan zijn de aansprakelijkheid voor verkeersongevallen van werknemers die zich van of naar het werk begeven, de organisatie van bedrijfsvervoer in ondernemingen waar nachtwerk wordt verricht en de deelname in de prijs die werk-

voyance, ce qui implique indubitablement une distorsion de la concurrence. Enfin, les entreprises progressistes, qui ont élaboré un plan de transports, risquent d'y renoncer en tout ou en partie lorsqu'elles constateront que les efforts qu'elles ont consentis n'ont pas donné suffisamment de résultats en raison de la mauvaise volonté d'autres entreprises.

3) Les entreprises situées en dehors de grands centres urbains ont également tout à gagner de l'instauration d'une obligation d'établir des plans de transport. Ces entreprises sont, elles aussi, confrontées à une perte de rendement en raison de la problématique de la circulation : de plus en plus de villes de province et de zones rurales sont en effet confrontées à une accessibilité réduite. En l'absence d'un bon plan de transports d'entreprise, elles ne peuvent par ailleurs pas puiser autant, dans le cadre de leur politique du personnel, dans la réserve de candidats potentiellement aptes ne possédant pas de permis de conduire; le fait que des personnes n'ayant pas le permis de conduire aient, surtout dans les zones rurales, moins de chances de décrocher un emploi montre que les plans de transport ont aussi une fonction sociale. Enfin, l'« autosolisme » pose aussi un grave problème écologique en dehors des grandes villes : étant donné que la pollution atmosphérique est une cause importante de problèmes de santé et que la circulation est une des principales sources de ce type de pollution, les employeurs et les travailleurs doivent aussi contribuer dans le cadre des déplacements domicile-lieu de travail à limiter les émissions de gaz nocifs dues à la circulation automobile.

Sur le plan des principes, l'intervenant estime que les entreprises ont une importante responsabilité sociale. La pratique montre que ce principe est admis sans problème dans de nombreux domaines. C'est ainsi que les employeurs se sont engagés, en échange de hausses de productivité, à développer notre État-providence. Le congé-éducation payé et la participation aux frais de garde d'enfants sont des manifestations spécifiques de cet engagement. Ces efforts procurent cependant aux entreprises un avantage économique moins direct qu'une amélioration des conditions de circulation; cette constatation rend l'opposition à l'obligation d'établir des plans de transport encore plus incompréhensible. En d'autres termes, les réticences existantes témoignent d'un certain conservatisme et d'un manque de dynamisme.

Dans le domaine des communications, plus particulièrement, les employeurs ont aussi fait preuve, par le passé, d'un sens des responsabilités. À preuve, la responsabilité en cas d'accidents de la route impliquant des travailleurs au cours des déplacements entre le lieu de travail et le domicile, l'organisation d'un transport dans les entreprises où du travail de nuit est effectué et la

nemers betalen voor een abonnement op het openbaar vervoer. In periodes van economische crisis bestaat bij de sociale partners nochtans ook de neiging om maatschappelijke kosten, waartoe het mobiliteitsprobleem onmiskenbaar behoort, af te wentelen op de overheid; de overheid moet sterk genoeg zijn om tegen deze tendens in te gaan.

Een verbetering van het mobiliteitsprobleem door de verplichte opstelling van bedrijfsvervoerplannen vormt ook een gedeeltelijke oplossing voor problemen als stress en spanningen op de werkvloer.

De spreker besluit dat het voorliggende wetsontwerp een overbodig onding is, dat een stap achteruit zet in vergelijking met wat vier jaar geleden verworven was en dat bovendien aan de sociale partners een slecht signaal geeft. Het zou veel nuttiger zijn om in de schoot van de commissie voor de infrastructuur een debat te organiseren met vertegenwoordigers van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en/of de Nationale Arbeidsraad.

De spreker beslist tot koppeling van zijn wetsvoorstel betreffende de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen (DOC 50 0240/001) aan de programmawet. Zal het wetsvoorstel betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen (DOC 50 0350/001) van de heren Bonte en Schalck eveneens aan de programmawet gekoppeld worden ?

Rapporteur Lode Vanoost (Agalev-Ecolo) is van oordeel dat het ontbreken van voldoende statistische gegevens één van de obstakels is voor de ontwikkeling van een goed verkeersbeleid. De ontwikkeling van een databank is daarom een begin; het is één van de nuttige maatregelen die dienstig kunnen zijn voor het beleid.

Kleine bedrijven kunnen op basis van vrijwilligheid statistisch materiaal verzamelen; zij zullen daartoe gemotiveerd worden door de resultaten die door de grote ondernemingen geboekt worden.

De spreker preciseert dat hij zich schaart achter de doelstellingen van het door de heer Ansoms ingediende wetsvoorstel. Dit deel van het ontwerp van programmawet komt weliswaar niet volledig aan al zijn wensen tegemoet, maar het resultaat is van een vergelijk. Om die reden stemt de spreker ermee in.

De heer Daan Schalck (SPA) verklaart erg ontgoocheld te zijn over de te beperkte inhoud van het voorlig-

participation dans le prix que les travailleurs paient pour un abonnement aux transports en commun. En périodes de crise économique, les interlocuteurs sociaux ont cependant tendance à faire supporter les coûts sociaux — le problème de la mobilité relevant incontestablement de cette catégorie — par les pouvoirs publics; les pouvoirs publics doivent être assez forts pour contrer cette tendance.

Une amélioration du problème de la mobilité par l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise constitue aussi une solution partielle à des problèmes comme le stress et les tensions sur le lieu de travail.

L'intervenant estime, en guise de conclusion, que le projet de loi à l'examen est un gadget inutile, qu'il constitue une régression par rapport à ce qui avait été acquis il y a quatre ans et qu'il donne en outre un mauvais signal aux interlocuteurs sociaux. Il serait beaucoup plus utile d'organiser, au sein de la commission de l'Infrastructure, un débat avec les représentants du Conseil central de l'Économie et/ou du Conseil national du Travail.

L'intervenant décide de joindre sa proposition de loi relative à l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise (DOC 50 0240/001) au projet de loi-programme. La proposition de loi relative à l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise (DOC 50 0350/001) de MM. Bonte et Schalck sera-t-elle également jointe au projet de loi-programme ?

M. Lode Vanoost (Agalev-Ecolo), rapporteur, estime que l'absence de données statistiques suffisantes constitue l'un des obstacles à l'élaboration d'une bonne politique de la circulation. C'est pourquoi la création d'une base de données est une première étape dans la bonne direction; il s'agit de l'une des mesures pouvant être utiles à l'élaboration d'une telle politique.

Les petites entreprises peuvent rassembler des informations statistiques de leur propre chef et seront incitées à le faire par les résultats obtenus par les grandes entreprises.

L'intervenant précise qu'il souscrit aux objectifs que poursuit la proposition de loi déposée par M. Ansoms. Si cette partie du présent projet ne répond pas entièrement à ses vœux, il est cependant le résultat d'un compromis et c'est pourquoi il s'y rallie.

M. Daan Schalk (SPA) se déclare fort déçu de la portée limitée du projet de loi à l'examen. Si la volonté poli-

gende wetsontwerp. Als de politieke wil er was geweest, had men vier jaar geleden, op basis van het door de Kamer aangenomen wetsvoorstel, al meer resultaten kunnen boeken dan vandaag. De doelstelling van de opstelling van bedrijfsvervoerplannen dient erin te bestaan dat de verkregen informatie op een verstandige manier aangewend wordt om gedragsveranderingen te veroorzaken.

De afwijzing van een verplichting door het Verbond van Belgische Ondernemingen getuigt van een kortzichtige redenering, die voorbijgaat aan de voordelen van bedrijfsvervoerplannen voor de ondernemingen. Het vermeende nadeel van individuele ondernemingen op korte termijn krijgt nu voorrang op het gemeenschappelijk belang op langere termijn. Over 10 jaar zullen de mobiliteitsproblemen nog veel groter zijn dan op vandaag. In de volgende legislatuur moet daarom werk gemaakt worden van een meer fundamentele aanpak van de problematiek.

Hoe zinvol is de verzameling van gegevens bij 10 % van de ondernemingen indien we niets weten over de andere 90 % van de bedrijven ? Wat zeker niet mag gebeuren is dat de evolutie in de geesten, die in sommige ondernemingen reeds heeft plaatsgevonden, gestopt wordt.

De spreker mag dan al teleurgesteld zijn, hij vindt niet dat de verzameling van gegevens volstrekt nutteloos is. Vandaag beschikken we immers over onvoldoende informatie; daarom is het ontwerp toch een klein stapje in de goede richting. De spreker verklaart dan ook de artikelen te zullen aannemen.

De heer Jean Depreter (PS) vindt dat een gedragswijziging de meeste resultaten kan opleveren. Hij is van oordeel dat individueel vervoer in sommige gevallen niet te vermijden is en bepleit daarom een evenwicht tussen gemeenschappelijk en individueel vervoer, die elkaar dienen aan te vullen; indien de nadelen van individueel vervoer te groot worden, zullen mensen en ondernemingen wel degelijk bereid zijn over te schakelen naar gemeenschappelijk vervoer.

Voor een beter beheer van de mobiliteitsproblematiek moeten verschillende fasen doorlopen worden : de diagnose, de ontwikkeling van vervoerplannen en de versterking van informatie.

Vanuit dat perspectief is de inzameling van informatie door de grote ondernemingen de eerste stap, die op langere termijn naar oplossingen kan leiden. De voorlig-

tique avait été présente, on aurait déjà pu, il y a quatre ans, obtenir, sur la base de la proposition de loi adoptée par la Chambre, plus de résultats que ne produiront les mesures contenues dans ce projet. Il faut que l'établissement de plans de transports d'entreprise serve à mettre intelligemment à profit les informations obtenues afin de changer les comportements.

Le refus de la Fédération des Entreprises de Belgique d'envisager l'instauration d'une obligation témoigne d'une myopie qui fait fi des avantages que présentent les plans de transports d'entreprise pour les entreprises. Cette fédération juge le prétendu préjudice que les entreprises subiraient à court terme plus important que l'intérêt général à long terme. Dans dix ans, les problèmes de mobilité seront encore bien plus importants qu'à l'heure actuelle. C'est pourquoi il conviendra de s'attaquer plus radicalement à ce problème au cours de la prochaine législature.

À quoi cela sert-il de collecter des données auprès de dix pour cent des entreprises si on ne dispose d'aucune donnée concernant les nonante pour cent restants ? Il faut surtout veiller à ne pas stopper l'évolution des mentalités qui s'est déjà amorcée dans certaines entreprises.

Si l'intervenant est déçu, il n'en estime pas moins que la collecte de données n'est pas totalement inutile. À l'heure actuelle, nous ne disposons en effet pas d'informations suffisantes; c'est pourquoi le projet de loi à l'examen constitue quand même un petit pas dans la bonne direction. L'intervenant déclare dès lors qu'il exprimera un vote positif sur les articles à l'examen.

M. Jean Depreter (PS) estime que c'est un changement d'attitude qui permettra d'obtenir les meilleurs résultats. Il estime en outre que, dans certains cas, le transport individuel est inévitable, et préconise dès lors un équilibre entre les transports en commun et le transport individuel, ces deux modes de transport devant se compléter. Lorsque les inconvénients du transport individuel seront trop importants, les particuliers et les entreprises seront bel et bien disposés à emprunter les transports en commun.

Pour une meilleure gestion de la problématique de la mobilité, il y a lieu de prévoir plusieurs étapes : il faut commencer par établir un diagnostic, élaborer ensuite des plans de transport, et faire enfin circuler l'information.

Sous cet angle, la collecte d'informations, par les grandes entreprises, constitue une première étape qui, à terme, pourrait permettre de dégager des solutions. Le

gende tekst is een compromis, dat hij aanvaardt omdat het resultaat is van onderhandelingen tussen de sociale partners; in deze materie functioneert de *bottom-up*-benadering (de uitbouw vanuit de akkoorden bij de sociale partners) wellicht beter dan de oplegging van een verplichting van bovenaf.

De opstelling van een verslag wordt opgelegd aan vestigingen van ten minste 30 werknemers die deel uitmaken van een onderneming met gemiddeld meer dan 100 werknemers. Bestaat er een bezwaar om de verplichting ook op te leggen aan KMO's van bijvoorbeeld 35 werknemers met één vestiging? De logica van het onderscheid ontgaat de spreker, maar hij aanvaardt niettemin het akkoord dat ook over dit punt bereikt werd tussen de sociale partners.

Bij dit type van regelingen is het ook belangrijk dat de bescherming van het privé-leven in voldoende mate gevrijwaard wordt, zoals ook aangestipt wordt in het advies van de Raad van State.

De spreker besluit dat het ontwerp de goede richting uitgaat: er wordt geopteerd voor meer informatie en doorstroming van informatie, evenwel zonder dat al te dwingende regels worden opgelegd.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) vindt dat de voorliggende tekst vrij laat behandeld wordt. De opvattingen in de ondernemingen en in de wetenschappelijke wereld zijn tijdens de huidige legislatuur geëvolueerd; het lijkt er dan ook op dat de evolutie in de samenleving in dit domein voorafgaat aan een initiatief van de overheid.

Opdat de wil om iets aan de mobiliteitsproblematiek te doen gevolgd zou kunnen krijgen, is het noodzakelijk dat er voldoende statistisch materiaal voorhanden is. Daarom zal het wetsontwerp de verzameling van dergelijke gegevens stimuleren. Als de overheid het in de toekomst daarbij laat en geen verplichtingen oplegt, kan een snelle vooruitgang nochtans niet gewaarborgd worden.

Bij de overheid, meer bepaald in de instellingen, zijn reeds evoluties merkbaar. Zo werd op initiatief van het Waals Gewest in de schoot van de Waalse Unie van ondernemingen een cel mobiliteit opgericht. Partnerschappen en rondetafels zijn andere tekens van een positieve evolutie.

Het debat over levenskwaliteit en tijdsbeheer is actueel: een lange reisduur vergroot de stress en doet de positieve aspecten van de vermindering van de arbeids-

texte à l'examen constitue par ailleurs un compromis qu'il accepte dès lors qu'il résulte de négociations menées entre les interlocuteurs sociaux. Dans ce domaine, l'approche « *bottom-up* » (élaboration de projets à partir des accords conclus par les interlocuteurs sociaux) s'avère sans doute plus efficace que la méthode qui consiste à imposer des obligations d'en haut.

L'établissement d'un rapport est imposé aux sièges des entreprises où sont employés 30 personnes au moins, ces entreprises devant compter, en moyenne, plus de 100 travailleurs. Y a-t-il des objections à ce que cette obligation soit également imposée aux PME qui emploient, par exemple, 35 travailleurs dans un seul siège? L'intervenant ne saisit pas la logique de cette distinction. Il accepte néanmoins l'accord également passé, sur ce point, par les interlocuteurs sociaux.

Pour ce type de réglementation, il importe en outre de veiller à une protection suffisante de la vie privée, comme l'a d'ailleurs fait observer le Conseil d'État dans son avis.

L'intervenant conclut en indiquant que le projet va dans la bonne direction: on opte pour plus d'informations et pour la transmission de celles-ci sans toutefois imposer des règles trop contraignantes.

Mme Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) estime que ce texte est examiné fort tardivement. Les conceptions prévalant dans les entreprises et dans le monde scientifique ont évolué au cours de l'actuelle législature; il semble dès lors que l'évolution de la société dans ce domaine précède une initiative des pouvoirs publics.

Pour concrétiser la volonté de remédier au problème de la mobilité, il est indispensable de disposer suffisamment de matériel statistique. C'est pourquoi le projet de loi stimulera la collecte de ce genre de données. Si l'autorité en reste là et n'impose pas d'obligations, des progrès rapides ne peuvent toutefois pas être garantis.

Au niveau des pouvoirs publics, plus précisément dans les institutions, des évolutions sont déjà perceptibles. C'est ainsi qu'une cellule mobilité a été créée au sein de l'Union wallonne des entreprises à l'initiative de la Région wallonne. L'organisation de partenariats et de tables rondes témoigne également d'une évolution positive.

Le débat sur la qualité de la vie et la gestion du temps est actuel: une longue durée de trajet accroît le stress et annihile en partie les aspects positifs de la réduction

duur gedeeltelijk teniet. Daarom moeten andere factoren, zoals de verlenging van de duur van de tijd om zich naar en van het werk te begeven, op een grondige manier aangepakt worden. In vele ondernemingen zijn overigens reeds mobiliteitsspecialisten aanwezig.

Een beter beheer van de mobiliteit is dus van groot belang : de efficiëntie van bedrijven kan erdoor vergroot worden, de levenskwaliteit van de werknemers kan toenemen en de schade aan het milieu kan beperkt worden. Allerlei maatregelen dringen zich op, maar daarover moet in overleg beslist worden. Een grondige oplossing voor de problematiek is immers niet vanzelfsprekend. Bovendien hebben ook werknemers twijfels geformuleerd bij het instrument van verplichte bedrijfsvervoerplannen.

De instemming van de sociale partners is niet zomaar een obstakel dat moet worden overwonnen. Zonder die instemming is de kans zeer groot dat om het even welk plan mislukt. De eerste stap die nu in het ontwerp wordt gezet, is weliswaar van algemene aard, maar kan de geesten toch in beweging zetten of houden. In een volgende fase moet de overheid onderzoeken in welke zin de fiscale regels moeten worden aangepast om een beter mobiliteitsbeheer mogelijk te maken.

Het is belangrijk de sociale partners te wijzen op hun verantwoordelijkheid. Velen zijn nog bang voor een te grote eigen inbreng in dit domein, die in om het even welk kader zou impliceren dat voor vakbonden en werkgevers verplichtingen in het leven worden geroepen. Ook de deelstaten moeten hun steentje bijdragen. Directeurs van scholen (vooral hogescholen) moeten eveneens een rol spelen omdat momenteel te veel studenten zich met de auto naar hun onderwijsinstelling begeven. Na de diagnose moet aldus resoluut werk worden gemaakt een betere mobiliteitspraktijk.

Een studie over mobiliteit in België, uitgevoerd door de heer Toint, geeft aan dat verplaatsingen in het kader van woon-werkverkeer complex zijn en deel uitmaken van een keten. Hoe zal men dit beheren ?

De spreekster stelt voor dat de voortgang van de implementatie van de voorliggende regeling regelmatig geëvalueerd wordt. Uiteenlopende formules en oplossingen zijn mogelijk; er moet vooral hard gewerkt worden aan de vooruitgang van alle meer collectieve vervoersmodi.

du temps de travail. Aussi faut-il agir fondamentalement sur d'autres facteurs, tels que l'allongement de la durée du temps nécessaire pour se rendre au travail et en revenir. De nombreuses entreprises disposent d'ailleurs déjà de spécialistes en mobilité.

Une meilleure gestion de la mobilité revêt donc un grand intérêt : elle peut accroître l'efficacité des entreprises, améliorer la qualité de la vie des travailleurs et limiter les dommages causés à l'environnement. Toutes sortes de mesures s'imposent, mais celles doivent être prises en concertation. Une solution fondamentale n'est en effet pas évidente. En outre, certains travailleurs ont également exprimé leurs doutes à l'égard des plans de transport d'entreprise obligatoires.

L'accord des interlocuteurs sociaux n'est pas simplement un obstacle à surmonter. Sans cet accord, tout plan risque fort d'échouer. Le premier pas qui est effectué à présent par le projet est certes d'ordre général, mais il pourrait néanmoins susciter ou entretenir la réflexion. Dans une phase suivante, les pouvoirs publics doivent examiner dans quel sens il convient d'adapter les règles fiscales afin d'améliorer la gestion de la mobilité.

Il est primordial de rappeler les interlocuteurs sociaux à leur responsabilité. Nombreux sont ceux qui craignent encore de trop s'impliquer personnellement dans ce domaine, ce qui créerait, dans quelque cadre que ce soit, des obligations pour les syndicats et les employeurs. Les entités fédérées doivent également apporter leur contribution. Les directeurs d'écoles (surtout d'écoles supérieures) doivent également jouer un rôle, étant donné qu'à l'heure actuelle, un trop grand nombre d'étudiants se rendent à leur établissement en voiture. Après avoir posé le diagnostic, il conviendra donc de s'atteler résolument à la mise en œuvre d'une meilleure pratique en matière de mobilité.

Une étude sur la mobilité en Belgique, effectuée par M. Toint, indique que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont complexes et font partie d'une chaîne. De quelle manière gèrera-t-on ces déplacements ?

L'intervenante propose que l'on évalue régulièrement les progrès effectués dans la mise en œuvre du régime à l'examen. Diverses formules et solutions sont possibles; il convient surtout de s'atteler énergiquement au développement de tous les modes de transport plus collectifs.

III. ANTWOORD VAN DE VICE-EERSTE MINISTER EN MINISTER VAN MOBILITEIT EN VERVOER

De minister erkent dat een beter beheer van de mobiliteitsproblematiek enkel in stappen kan worden verwezenlijkt; het voorliggende ontwerp is daarom een onontbeerlijke stap in een proces van lange duur. De omvang van de huidige problematiek werd mede veroorzaakt doordat het vroegere beleid gedurende decennia prioriteit gaf aan het individueel vervoer en niet aan het openbaar vervoer.

Ook is het zo dat België een klein land is, dat zich op een verkeersknooppunt bevindt. Mirakeloplossingen bestaan niet, de overheden beschikken slechts over een beperkt aantal hefboomen om de mobiliteit in het land te beïnvloeden.

Er kan ook worden gewezen op het feit dat bereikbaarheid niet de enige of doorslaggevende factor is bij de keuze voor een bepaalde vervoersmodus. Zo kan de bereidheid om over de problematiek na te denken wellicht vergroot worden door de invoering van de fiscale aftrekbaarheid van investeringen voor de ontwikkeling van bedrijfsvervoerplannen.

De terughoudendheid van werknemers om niet langer alleen met de wagen naar het werk te rijden, is nog steeds groot; het is daarom absoluut nodig om verder te gaan. De minister hecht veel belang aan het sociaal overlegmodel en wenste dus niet voorbij te gaan aan het advies van de sociale partners. Zij zal verder werken aan een groter draagvlak voor mobiliteitsmaatregelen in de ondernemingswereld. De vakbonden verklaarden zich overigens bereid om over de problematiek te spreken in de ondernemingsraden. De minister wijst er ook op dat ze niet alleen het advies van de Nationale Arbeidsraad en van de Centrale Raad van het Bedrijfsleven moest inwinnen, maar ook dat van de RTBF, het leger, de overheidssdiensten en de overheids-ondernemingen; dit kan verklaren waarom het ontwerp langer op zich heeft laten wachten.

De minister erkent dat de klemtoon van de inspanningen gelegd wordt bij de grote bedrijven en dat de kleinste ondernemingen dus niet onder de regeling vallen, tenzij ze er op vrijwillige basis voor kiezen. Deze optie is een keuze voor efficiëntie (focussen op de belangrijkste verkeersstromen) en leidt niet tot concurrentievervalsing tussen de ondernemingen : in een *partnership*-benadering van de problematiek is het logisch om te starten bij

III. RÉPONSES DE LA VICE-PREMIÈRE MINISTRE ET MINISTRE DE LA MOBILITÉ ET DES TRANSPORTS

La ministre reconnaît que plusieurs étapes seront nécessaires pour arriver à une meilleure gestion du problème de la mobilité; le projet de loi à l'examen constitue dès lors une étape inéluctable dans un processus de longue haleine. L'ampleur du problème actuel résulte notamment du fait que, pendant des décennies, la politique a accordé la priorité au transport individuel et pas au transport public.

Il se fait également que la Belgique est un petit pays, situé sur un nœud routier. Il n'existe pas de solution miracle; les pouvoirs publics ne disposent que d'un nombre restreint de leviers pour influencer sur la mobilité dans le pays.

Il est également à noter que l'accessibilité n'est pas le seul facteur ni le facteur déterminant influençant le choix d'un mode de transport déterminé. C'est ainsi que l'introduction de la déductibilité fiscale d'investissements destinés à développer des plans de transports d'entreprise inciterait probablement davantage à réfléchir au problème.

Les travailleurs sont encore toujours trop réticents à l'idée de ne plus utiliser que la voiture pour effectuer les déplacements vers le lieu de travail. Il est dès lors absolument nécessaire de persévérer. Étant très attachée au modèle de concertation sociale, la ministre ne souhaitait pas ignorer l'avis des partenaires sociaux. Elle continuera à élargir l'assise des mesures en matière de mobilité dans les entreprises. Les organisations syndicales se sont dites disposées à aborder le problème au sein des conseils d'entreprise. La ministre fait observer qu'elle n'a pas uniquement dû recueillir l'avis du Conseil national du Travail et du Conseil central de l'Économie, mais également celui de la RTBF, de l'armée, des services publics et des entreprises publiques. Cela peut expliquer pourquoi le projet s'est fait attendre plus que prévu.

La ministre reconnaît qu'en ce qui concerne les efforts à consentir, l'accent est essentiellement mis sur les grandes entreprises et que la réglementation à l'examen ne s'applique pas aux petites sociétés, sauf si celles-ci décident volontairement de s'y soumettre. Ce choix repose sur une volonté d'efficacité (l'accent est mis sur les principaux flux de circulation) et n'entraîne aucune distorsion de concurrence entre les entreprises concer-

de grote bedrijven. Voor KMO's is het in elk geval veel moeilijker om adequate mobiliteitsregelingen te treffen.

Het woon-werkverkeer is een belangrijk luik van de mobiliteitsproblematiek, maar vormt niet het enige probleem : ook de verplaatsingen in het kader van het onderwijs de vrijetijdsbesteding brengen belangrijke verkeersstromen op gang. Het is niet realistisch om te geloven dat de verplichte invoering van bedrijfsvervoerplannen op zich tot een vermindering van het aantal files zal leiden.

De artikelen bevatten wel degelijk een « stok achter de deur », met name in artikel 158. Dat artikel hangt samen met artikel 15 van de wet 20 september 1988, dat de gevolgen van de niet-naleving van verplichtingen door de ondernemingen beschrijft.

De wet zal van toepassing zijn op bedrijven met meer dan 100 werknemers, meer specifiek op hun vestigingen met gemiddeld ten minste dertig werknemers. « Vestigingen » moet in deze context begrepen worden als « geografische entiteit », de plaats waar werknemers hun arbeid verrichten.

Deze bepaling zal overigens niet tot een administratieve verzwarende leiden : voor de vestigingen moet een praktische diagnose gesteld worden, geen uitgebreide administratieve regeling. Volgens het principe van het *e-government* zullen de gegevens die reeds bij de overheid gekend zijn, geen tweede keer worden gevraagd.

De minister drukt ten slotte de wens uit dat de voorliggende tekst alle betrokkenen ertoe zal motiveren om nog meer stappen in de goede richting te zetten. Ook de wetgever zal eerder vroeg dan laat opnieuw zijn verantwoordelijkheid moeten opnemen.

nées. Dans une approche de partenariat du problème, il est en effet logique de commencer par les grandes entreprises. En ce qui concerne les PME, il est de toute façon moins aisé de prendre des mesures adéquates en matière de mobilité.

Le déplacement entre le domicile et le lieu de travail est un volet important de la question de la mobilité, mais ne constitue pas le seul problème en la matière. En effet, les déplacements dans le cadre de l'enseignement et des loisirs engendrent également d'importants flux de circulation. Il n'est pas réaliste de croire que l'établissement obligatoire de plans de transport d'entreprise entraînera à lui seul une diminution du nombre d'embouteillages.

Les articles à l'examen prévoient bel et bien une mesure coercitive, en particulier à l'article 158, lequel forme un tout avec l'article 15 de la loi du 20 septembre 1988, qui décrit les conséquences du non-respect par les entreprises des obligations qui leur sont imposées.

La loi s'appliquera aux entreprises employant plus de cent travailleurs, plus spécifiquement à leurs établissements comptant, en moyenne, au moins trente travailleurs. Par « établissement », il y a lieu d'entendre, dans ce contexte particulier, toute « entité géographique » où les travailleurs exercent leur activité.

Par ailleurs, cette disposition n'entraînera aucun alourdissement administratif. En effet, les établissements qui doivent établir un diagnostic pratique, ne doivent pas pour autant étendre leur réglementation administrative. Conformément au principe de l'*e-government*, les données déjà connues des autorités ne seront pas demandées une seconde fois.

La ministre espère enfin que le texte à l'examen incitera toutes les parties concernées à prendre davantage d'initiatives dans la bonne direction. Le législateur devra également, dans les meilleurs délais, prendre à nouveau ses responsabilités en la matière.

IV. ARTIKELSGEWIJZE BESPREKING EN STEMMINGEN

Opschrift van hoofdstuk 11

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 4 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt het opschrift van dit hoofdstuk 11 te vervangen; voor de motivering van dit amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de indiener in het kader van de algemene bespreking.

Amendement n° 4 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 152

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 5 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt het artikel te vervangen door een nieuwe tekst; voor de motivering van dit amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de indiener in het kader van de algemene bespreking.

Over dit artikel worden verder geen opmerkingen gemaakt.

Amendement n° 5 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 152 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 153

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 6 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt het artikel te vervangen door een nieuwe tekst; het amendement wordt verdedigd door de heer Jozef Van Eetvelt (CD&V); voor de motivering van dit amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de indiener in het kader van de algemene bespreking.

De minister kan zich in dat amendement niet vinden.

De heren Olivier Chastel (MR), François Bellot (MR) en Bart Somers (VLD) dienen amendement n° 3 (DOC 50 2343/005) in, tot weglating in § 1, tweede lid, van het woord « ook ».

De heer François Bellot (MR) stelt dat het woord dat hij wenst te schrappen, aanleiding geeft tot een dubbelzinnige tekst: het risico bestaat immers dat het ertoe

IV. DISCUSSION DES ARTICLES ET VOTES

Intitulé du chapitre 11

L'amendement n° 4 (DOC 50 2343/005) de M. Jos Ansoms (CD&V) vise à remplacer l'actuel intitulé du chapitre 11. Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de M. Ansoms dans le cadre de la discussion générale.

L'amendement n° 4 est rejeté par 9 voix contre 3.

Art. 152

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 5 (DOC 50 2343/5) de M. Jos Ansoms, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte. Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de M. Ansoms dans le cadre de la discussion générale.

Cet article ne fait pas l'objet d'autres remarques.

L'amendement n° 5 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article 152 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 153

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 6 (DOC 50 2343/005) de M. Jos Ansoms, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte et est défendu par M. Jozef Van Eetvelt (CD&V). Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de M. Ansoms dans le cadre de la discussion générale.

La ministre ne peut se rallier à cette proposition.

MM. Olivier Chastel (MR), François Bellot (MR) et Bart Somers (VLD) proposent l'amendement n° 3 (DOC 50 2343/005), tendant à supprimer le mot « également » au second alinéa du premier paragraphe.

M. François Bellot (MR) soutient que le mot dont il propose la suppression introduit une ambiguïté dans le texte et risque de conduire à l'établissement d'un état

leidt dat ook voor de entiteiten die gemiddeld minder dan dertig werknemers in dienst hebben, een verslag moet worden opgesteld met informatie over het woon-werkverkeer van de werknemers. In zijn (als bijlage gepubliceerde) advies nr. 1390 van 20 februari 2002, licht de Centrale Raad voor het bedrijfsleven toe hoe artikel 4, § 1, tweede lid, behoort te worden begrepen. Het amendement is erop gericht iedere dubbelzinnigheid weg te werken en de ontworpen tekst in overeenstemming te brengen met het advies van de Centrale Raad voor het bedrijfsleven en van de Nationale Arbeidsraad.

Mevrouw Marie-Thérèse Coenen (Agalev-Ecolo) herinnert eraan dat het ontwerp van programmawet ook betrekking heeft op de ondernemingen met meer dan 100 werknemers; zo die ondernemingen over één of meer vestigingen beschikken waar meer dan 30 werknemers aan de slag zijn, moet voor die vestigingen een verslag worden opgemaakt met inlichtingen over het woon-werkverkeer van de werknemers.

De spreekster vreest dat het amendement die bepaling uit het ontwerp van programmawet zal uithollen. De weglating van het woord « ook » zal immers leiden tot de opheffing van de cumulatieve verplichting om een verslag op te maken over het woon-werkverkeer van de werknemers die in dienst zijn in een onderneming met meer dan 100 werknemers, én van de werknemers die de slag zijn in vestigingen die meer dan 30 werknemers tellen. Het is evenwel belangrijk dat de gegevens worden ingezameld over het woon-werkverkeer van de werknemers die in dienst zijn in ondernemingen met meer dan 100 werknemers, ook al zijn die werknemers gespreid over diverse vestigingen, als het daarbij gaat om vestigingen die elk meer dan 30 werknemers tellen.

De heer Jean Depreter (PS) is verwonderd over het standpunt van het VBO. In verband met de ondernemingen met meer dan 100 werknemers en die diverse vestigingen omvatten waarin telkens meer dan 30 werknemers aan de slag zijn, zou het VBO weigeren om niet alleen een verslag op te maken over het woon-werkverkeer van de werknemers in elk van de betrokken sites, maar tevens om een verslag op te maken waarin diezelfde gegevens voor de hele onderneming opgenomen zijn.

De heer François Bellot (MR) houdt vol dat de manier waarop artikel 153 is opgesteld, niet overeenstemt met het advies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad. Op grond van de bestaande formulering van dat artikel zouden bedrijven met meer dan 100 werknemers die in verschillende vestigingen aan de slag zijn, verplicht worden een verslag op te stellen over het woon-werkverkeer van die werknemers, ook al werken zij in een vestiging waar minder dan 30 men-

tenant les renseignements relatifs aux déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, également pour les entités occupant en moyenne moins de trente travailleurs. Or, dans son avis n° 1390 du 20 février 2002 (publié en annexe), le Conseil central de l'Économie précise comment l'article 4, § 1^{er}, alinéa 2, doit se comprendre. L'amendement vise à lever toute ambiguïté et à mettre le texte proposé en conformité avec l'avis du Conseil central de l'Économie et du Conseil national du Travail.

Mme Marie-Thérèse Coenen (Ecolo-Agalev) rappelle que les entreprises occupant plus de 100 travailleurs sont concernées par le projet; si ces entreprises comptent un ou plusieurs sites occupant plus de 30 travailleurs, les sites sont concernés par l'établissement d'un état contenant les renseignements relatifs aux déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

L'intervenante craint que l'amendement ne dénature le projet. En effet, la suppression du mot « également » entraînera la suppression de l'obligation simultanée d'établir un état relatif aux déplacements des travailleurs occupés dans une entreprise comptant plus de 100 travailleurs, occupés sur des sites comptant plus de 30 travailleurs. Or, il importe que les données relatives aux déplacements des travailleurs occupés dans des entreprises comptant plus de 100 travailleurs soient récoltées, même si ces travailleurs sont répartis sur différentes implantations, dès lors que celles-ci comptent chacune plus de 30 travailleurs.

M. Jean Depreter (PS) s'étonne du point de vue de la FEB refusant d'établir, pour les entreprises de plus de 100 travailleurs qui compteraient plusieurs sites occupant chacun plus de 30 travailleurs, non seulement un état relatif aux déplacements des travailleurs pour chacun des sites, mais également un état contenant ces mêmes renseignements pour l'ensemble de l'entreprise.

M. Bellot (MR) maintient que la rédaction de l'article 153 ne coïncide pas avec l'avis du Conseil central de l'Économie et du Conseil national du Travail; tel que cet article est rédigé, les entreprises de plus de 100 travailleurs, occupés sur plusieurs sites, devront établir un état relatif aux déplacements de ces travailleurs, même s'ils sont occupés sur un site comptant moins de 30 travailleurs. Il cite plusieurs exemples, qui démontrent selon lui que les entreprises de plus de 100 travailleurs,

sen actief zijn. Hij geeft een aantal voorbeelden die volgens hem aantonen dat de verplichting om per vestiging een verslag op te stellen, óók geldt voor ondernemingen met meer dan 100 werknemers die verspreid zitten over vestigingen met soms slechts twee of zelfs maar één werknemer.

De minister herinnert eraan dat de ontworpen bepalingen tot stand zijn gekomen in nauw overleg met de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad, waarvan het advies is gevolgd.

Allereerst impliceert artikel 153 niet dat tweemaal een verslag moet worden opgesteld over het woon-werkverkeer van de werknemers (één voor de diverse vestigingen en één voor de hele onderneming). Het verslag aangaande de hele onderneming is een algemeen verslag *pro forma*, dat niet gedetailleerd hoeft te zijn en geen bijkomende administratieve besommeringen met zich brengt.

Aangezien hier vooral de geografische invulling van het woon-werkverkeer van de werknemers telt, is het van belang te beschikken over een stand van zaken met betrekking tot elke vestiging met meer dan 30 werknemers. De beide voorwaarden (onderneming met meer dan 100 werknemers en vestigingsplaats met meer dan 30 werknemers) zijn cumulatief.

Voorts herinnert de minister eraan dat de in het ontwerp van programmawet opgenomen straffen ingeval de betrokken ondernemingen verzuimen hun verplichtingen terzake na te komen, niet van die aard zijn dat de ondernemingen een ware vervolging moeten vrezen.

De heer François Bellot (MR) trekt zijn amendement n° 3 in, omdat duidelijk is geworden dat de interpretatie van artikel 153, § 1, tweede lid, wel degelijk overeenstemt met advies n° 1390 van 20 februari 2002 van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de Nationale Arbeidsraad (opgenomen als bijlage bij dit verslag),

Amendement n° 6 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 153 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 154

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 7 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt dit artikel te vervangen door een nieuwe tekst; dat amendement wordt verdedigd door *de heer Jozef Van Eetvelt (CD&V)*. Voor

occupés sur des sites comprenant 2, voire un seul travailleur, devront établir un tel état pour chacun de ces sites.

La ministre rappelle que le projet a fait l'objet d'une intense concertation avec le Conseil central de l'Économie et avec le Conseil national du Travail, dont il a été tenu compte de l'avis.

L'article 153 n'implique d'abord pas l'établissement d'un double état relatif aux déplacements des travailleurs, l'un relatif aux sites, l'autre relatif à l'ensemble de l'entreprise. Le rapport relatif à l'ensemble de l'entreprise est un rapport d'ensemble *pro forma*, qui ne doit pas être détaillé, ni entraîner une charge administrative supplémentaire.

Du fait que ce qui compte ici, c'est la géographie des déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail, il importe de disposer d'un état contenant ces données pour chaque site, dès lors que plus de 30 travailleurs y sont occupés. Les deux conditions, à savoir une entreprise comptant plus de 100 travailleurs et un site sur lequel plus de 30 travailleurs sont occupés, sont cumulatives.

La ministre rappelle en outre que les sanctions prévues par le projet au cas où les entreprises concernées ne se conforment pas à l'obligation qui y est créée, sont de nature telle qu'il n'y a pas de lieu de craindre une « chasse aux entreprises ».

Dès lors qu'il est acquis que l'interprétation de l'article 153, § 1^{er}, alinéa 4, correspond bien à celle de l'avis n° 1390 du 20 février 2002 du Conseil central de l'Économie et du Conseil national du Travail, publié en annexe au présent rapport, *M. Bellot* retire l'amendement n° 3.

L'amendement n° 6 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article 153 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 154

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 7 (DOC 50 2343/005) de *M. Jos Ansoms*, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte et est défendu par *M. Jozef Van Eetvelt (CD&V)*. Pour la motivation de cet amende-

de motivering van dat amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de heer Ansoms in het kader van de algemene bespreking.

De heer François Bellot (MR) staat stil bij het voorneemen om de ondernemingen te verplichten zelf een verslag op te stellen over het woon-werkverkeer van hun werknemers. Ware het niet mogelijk geweest terzake artikel 5 van de wet van 4 juli 1962 betreffende de openbare statistiek toe te passen, op grond waarvan « de Koning bijzondere onderzoeken [kan] doen verrichten om deze inlichtingen ter beschikking te stellen van de door Hem aangewezen ministeriële departementen, Rijksdiensten of diensten van een Executieve, met uitsluiting van de fiscale besturen ».

De minister brengt in herinnering dat de sociale partners via de ondernemingsraden betrokken wensten te worden bij de opmaak van de bedrijfsvervoerplannen. De inschakeling van het Nationaal Instituut voor de Statistiek dreigt, te verminderen. De dynamiek die terzake al in bepaalde ondernemingsraden is ontstaan. Bovendien is het statistisch instrument waarover België beschikt, niet bij machte de gegevens te verstrekken die nodig zijn voor de verwezenlijking van het bij dit ontwerp nagestreefde doel.

Amendement n° 7 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 154 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 155

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 8 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt dit artikel te vervangen door een nieuwe tekst; dat amendement wordt verdedigd door *de heer Jozef van Eetvelt (CD&V)*. Voor de motivering van dat amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de heer Ansoms in het kader van de algemene bespreking.

De minister wijst erop dat het sluiten van collectieve arbeidsovereenkomsten een aspect vormt van de onderhandelingsvrijheid van de vakbonden. Noch dit artikel, noch het gehele ontwerp van programmawet werpen terzake obstakels op. Dit amendement lijkt haar dus overbodig.

De heer Jozef Van Eetvelt (CD&V) stipt aan dat de parkeerruimte op de vestigingen van de ondernemingen vaak een veel grotere oppervlakte inneemt dan de bedrijfsgebouwen. Teneinde de ontwikkeling van de economie te waarborgen, moeten meer ondernemingen er-

ment, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de M. Ansoms dans le cadre de la discussion générale.

M. Bellot (MR) se demande si, plutôt que de soumettre les entreprises à l'obligation d'établir elles-mêmes un état des déplacements des travailleurs qu'elles occupent, il n'eut pas été possible de recourir à l'article 5 de la loi du 4 juillet 1962 relative à la statistique publique, « permettant au Roi de faire procéder à des investigations spéciales en vue de mettre ces renseignements à la disposition des services de l'État ».

La ministre rappelle le souhait des partenaires sociaux d'être impliqués dans l'établissement de plans de transports d'entreprise, par le biais des conseils d'entreprise. Le recours à l'Institut national de statistique risque de freiner la dynamique à l'œuvre au sein de certains conseils d'entreprise. En outre, les performances de l'outil statistique dont dispose la Belgique ne permettent pas de récolter les données visées par le projet.

L'amendement n° 7 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article 154 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 155

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 8 (DOC 50 2343/005) de *M. Jos Ansoms*, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte et est défendu par *M. Jozef Van Eetvelt (CD&V)*. Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de M. Ansoms dans le cadre de la discussion générale.

La ministre rappelle que la conclusion de conventions collectives de travail relève de la liberté de négociation syndicale. Ni le présent article, ni le projet dans son ensemble n'y font obstacle. L'amendement lui paraît donc superflu.

M. Van Eetvelt (CD&V) rappelle que sur les sites d'implantation des entreprises, le parking occupe souvent une surface beaucoup plus considérable que les bâtiments de l'entreprise. Pour garantir le développement de l'économie, il convient d'attirer davantage d'entrepri-

toe worden aangezet zich op ons grondgebied te vestigen. Die vaststelling brengt hem ertoe nogmaals te pleiten voor bedrijfsvervoerplannen die naam waardig.

Amendement n° 8 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 155 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 156

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 9 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt dit artikel te vervangen door een nieuwe tekst; dat amendement wordt verdedigd door de heer Jozef van Eetvelt (CD&V). Voor de motivering van dat amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de heer Ansoms in het kader van de algemene bespreking.

De minister herinnert eraan dat de regering de fiscale aftrekbaarheid van de kosten voor de organisatie van collectief vervoer door de ondernemingen heeft verhoogd tot 120 %.

Amendement n° 9 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 156 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 157

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 10 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt het artikel te vervangen door een nieuwe tekst; dat amendement wordt verdedigd door de heer Jozef Van Eetvelt (CD&V). Voor de motivering van dit amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de heer Ansoms in het kader van de algemene bespreking.

De minister verwijst naar haar opmerking in antwoord op amendement n° 9 op het vorige artikel.

Amendement n° 10 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 157 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

ses à s'implanter sur le territoire. Ce constat le conduit à renouveler son plaidoyer pour l'établissement de plans de transports d'entreprise dignes de ce nom.

L'amendement n° 8 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article 155 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 156

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 9 (DOC 50 2343/005) de M. Jos Ansoms, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte et est défendu par M. Jozef Van Eetvelt (CD&V). Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de M. Ansoms dans le cadre de la discussion générale.

La ministre rappelle que le gouvernement a porté à 120 % la déduction fiscale des dépenses pour l'organisation de transports collectifs par les entreprises.

L'amendement n° 9 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article 156 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 157

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 10 (DOC 50 2343/005) de M. Jos Ansoms, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte et est défendu par M. Jozef Van Eetvelt (CD&V). Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de M. Ansoms dans le cadre de la discussion générale.

La ministre renvoie à sa remarque en réponse à l'amendement n° 9 à l'article précédent.

L'amendement n° 10 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article 157 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 158

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 11 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt het artikel te vervangen door een nieuwe tekst; dat amendement wordt verdedigd door de heer Jozef Van Eetvelt (CD&V). Voor de motivering van dit amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de heer Ansoms in het kader van de algemene bespreking.

De minister kan met dit amendement niet akkoord gaan.

Amendement n° 11 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 158 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 159

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 12 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt het artikel te vervangen door een nieuwe tekst; dat amendement wordt verdedigd door de heer Jozef Van Eetvelt (CD&V). Voor de motivering van dit amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de heer Ansoms in het kader van de algemene bespreking.

De minister kan met dit amendement niet akkoord gaan.

Amendement n° 12 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Artikel 159 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 160

De heer Jos Ansoms (CD&V) dient amendement n° 13 (DOC 50 2343/005) in, dat ertoe strekt het artikel te vervangen door een nieuwe tekst; dat amendement wordt verdedigd door de heer Jozef Van Eetvelt (CD&V). Voor de motivering van dit amendement wordt verwezen naar de verantwoording, alsook naar het betoog van de heer Ansoms in het kader van de algemene bespreking.

De minister kan met dit amendement niet akkoord gaan.

Amendement n° 13 wordt verworpen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 158

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 11 (DOC 50 2343/005) de *M. Jos Ansoms*, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte et est défendu par *M. Jozef Van Eetvelt (CD&V)*. Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de *M. Ansoms* dans le cadre de la discussion générale.

La ministre ne peut se rallier à cet amendement.

L'amendement n° 11 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article 158 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 159

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 12 (DOC 50 2343/005) de *M. Jos Ansoms*, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte et est défendu par *M. Jozef Van Eetvelt (CD&V)*. Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de *M. Ansoms* dans le cadre de la discussion générale.

La ministre ne peut se rallier à cet amendement.

L'amendement n° 12 est rejeté par 9 voix contre 3.

L'article 159 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 160

Cet article fait l'objet de l'amendement n° 13 (DOC 50 2343/005) de *M. Jos Ansoms*, qui tend à remplacer l'article par un nouveau texte et est défendu par *M. Jozef Van Eetvelt (CD&V)*. Pour la motivation de cet amendement, il peut être renvoyé à sa justification ainsi qu'à l'intervention de *M. Ansoms* dans le cadre de la discussion générale.

La ministre ne peut se rallier à cet amendement.

L'amendement n° 13 est rejeté par 9 voix contre 3.

Artikel 160 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

Art. 161

Over dit artikel worden geen opmerkingen gemaakt.

Artikel 161 wordt aangenomen met 9 tegen 3 stemmen.

*
* *

Overeenkomstig artikel 18, 4.a)*bis*, van het reglement werden alle aan de commissie voorgelegde bepalingen tijdens een later bijeengeroepen vergadering aangenomen met 10 stemmen tegen 1.

De toegevoegde wetsvoorstellen zijn derhalve zonder voorwerp geworden.

De rapporteur,

Lode VANOOST

De voorzitter,

Francis VAN DEN EYNDE

L'article 160 est adopté par 9 voix contre 3.

Art. 161

Cet article ne fait l'objet d'aucun commentaire.

L'article 161 est adopté par 9 voix contre 3.

*
* *

Conformément à l'article 18, 4.a)*bis*, l'ensemble des articles soumis à la commission a été adopté par 10 voix contre 1 au cours d'une réunion convoquée ultérieurement.

Les propositions de loi jointes deviennent dès lors sans objet.

Le rapporteur,

Lode VANOOST

Le président,

Francis VAN DEN EYNDE

BIJLAGE



ANNEXE



**AVIS SUR LES PROJETS DE LOI ET D'ARRETE ROYAL
RELATIFS A LA COLLECTE DE DONNEES CONCERNANT LES DEPLACEMENTS
DES TRAVAILLEURS ENTRE LEUR DOMICILE ET LEUR LIEU DE TRAVAIL**

**ADVIES OVER DE ONTWERPEN VAN WET EN KONINKLIJK BESLUIT
BETREFFENDE DE VERZAMELING VAN GEGEVENS OVER DE WOON-
EN WERKVERPLAATSINGEN VAN WERKNEMERS**

BRUXELLES – BRUSSEL

20.02.2002

CRB 2002/163 DEF
CCR 10

Woonden, onder het voorzitterschap van de heer R. TOLLET, voorzitter van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven en de heer P. WINDEY, voorzitter van de Nationale Arbeidsraad, de gemeenschappelijke plenaire vergadering van 20 februari 2002, bij :

LEDEN VAN DE CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN :

Organisaties die de industrie, het bank- en verzekeringswezen vertegenwoordigen :

De heren VELGE, de LAMINNE de BEX, DE RIDDER, ROOSENS en QUIX.

Landbouworganisaties :

Mevrouw NEYT en de heer CHAMPAGNE.

Organisaties die de arbeiders en de verbruikscoöperaties vertegenwoordigen :

Algemeen Belgisch Vakverbond : mevrouw PANNEELS, de heren VOETS en VAN DAELE.

Algemeen Christelijk Vakverbond : de heren RODOMONTI en GEYSEN.

Deskundige : de heer VANDEN ABEELE.

LEDEN VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD :

WERKGEVERSORGANISATIES :

Verbond van Belgische Ondernemingen : de heren DE KOSTER, DE VADDER en ABELSHAUSEN.

Middenstandsorganisaties : de heren ISTASSE en VAN LAER.

WERKEND GEASSOCIEERD LID : de heer VAN de SIJPE.

WERKNEMERSORGANISATIES :

Algemeen Belgisch Vakverbond : de heer DELCROIX.

Algemeen Christelijk Vakverbond van België : de heren LEEMANS, DE SWERT en WYCKMANS.

OPENBARE INSTELLINGEN : de heer PIRENNE.

DESKUNDIGE : de heer VALENTIN.

CRB 2002/163 DEF
CCR 10

ADVIES

Onderwerp: Mobiliteit - Ontwerpen van wet en koninklijk besluit betreffende de verzameling van gegevens over de woon-werkverplaatsingen van werknemers

Mevrouw I. Durant, minister van Mobiliteit, heeft bij brief van 5 december 2001 het advies van de Nationale Arbeidsraad en de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven ingewonnen over een voorontwerp van wet en een ontwerp van koninklijk besluit betreffende de verzameling van gegevens over woon-werkverplaatsingen van werknemers.

De bespreking van het voorontwerp van wet en het ontwerp van koninklijk besluit werd toevertrouwd aan de Gemengde Commissie Mobiliteitsbeleid.

Op verslag van die Commissie hebben de Raden op 20 februari 2002 het volgend eenparig advies uitgebracht.

Advies nr. 1.390

**ADVIES VAN DE NATIONALE ARBEIDSRAAD EN
DE CENTRALE RAAD VOOR HET BEDRIJFSLEVEN**

I. ONDERWERP EN DRAAGWIJDTE VAN HET ADVIES

De Raden hebben een onderzoek gewijd aan het voorontwerp van wet en het ontwerp van koninklijk besluit die ertoe strekken gegevens te verzamelen met betrekking tot de woon-werkverplaatsingen van de werknemers.

Zij merken op dat de ter advies voorgelegde teksten beogen tegemoet te komen aan het gemeenschappelijk advies die de Raden hebben uitgebracht op 15 maart 2001 met betrekking tot het ontwerp van koninklijk besluit betreffende de verzameling van gegevens over de verplaatsingen van werknemers tussen hun woonplaats en hun werkplaats almede aan het advies van de Commissie voor de bescherming van de Persoonlijke Levenssfeer van 8 februari 2001.

II. STANDPUNT VAN DE RADEN

De Raden nemen een positieve houding aan ten aanzien van het ter advies voorgelegd voorontwerp van wet en ontwerp van koninklijk besluit betreffende de verzameling van gegevens over woon-werkverplaatsingen van werknemers.

Zij stellen immers vast dat deze teksten grotendeels gevolg geven aan de standpunten die de Raden hebben ingenomen in hun gemeenschappelijk advies van 15 maart 2001, meer bepaald met betrekking tot het juridisch instrument om de gegevensverzameling te organiseren, het toepassingsgebied, de lijst van de inlichtingen over de verplaatsingen van de werknemers, de rol van de federale gegevensbank, de rol van de ondernemingsraad en de evaluatie na één jaar van de doeltreffendheid van de nieuwe regeling.

CRB 2002/163 DEF
CCR 10

Voorts wensen de Raden een verduidelijking aan te brengen en een aantal opmerkingen te formuleren.

1. De Raden wijzen erop dat zij artikel 4 § 1, tweede lid van het voorontwerp van wet in die zin begrijpen dat wanneer een onderneming gemiddeld meer dan honderd werknemers tewerkstelt en een entiteit of meerdere entiteiten van meer dan dertig werknemers bevat, het verslag met de inlichtingen betreffende de woon-werkverplaatsingen van de werknemers enkel moet opgemaakt worden voor iedere eenheid met een gemiddelde van tenminste dertig werknemers en niet voor de eenheden die gemiddeld geen dertig werknemers tewerkstellen.
2. Met betrekking tot artikel 2, a) van het ontwerp van koninklijk besluit dat handelt over de tabel betreffende de organisatie van de werktijd in de onderneming, merken de Raden op dat de in dit artikel opgesomde vermeldingen opgenomen zijn in het arbeidsreglement.

Zij vragen dan ook in artikel 2, a) naar het arbeidsreglement te verwijzen door in de eerste zin van punt 2, a) na de woorden "met de volgende vermeldingen" de woorden "zoals deze opgenomen zijn in het arbeidsreglement" toe te voegen.

3. Met betrekking tot punt 2, d) derde streepje van het ontwerp van koninklijk besluit vestigen de Raden er de aandacht op dat de openbare vervoermaatschappijen over de meest objectieve informatie beschikken met betrekking tot het feit of er al dan niet een halte in de buurt van het bedrijf is.

Zij vragen dan ook dat naast de informatie die daaromtrent bij de werkgevers wordt ingezameld er ook informatie ingewonnen wordt bij de vervoer-maatschappijen.

De Raden menen immers dat het nuttig kan zijn beide types van informatie met elkaar te confronteren.

CRB 2002/163 DEF
CCR 10

4. De Raden stellen voorts vast dat de Nederlandse tekst van het voorontwerp van wet en het ontwerp van koninklijk besluit niet steeds overeenstemt met de Franse tekst.

Zo zou bijvoorbeeld in artikel 6 van het voorontwerp van wet de Nederlandse tekst van punt I, 2° beter als volgt gesteld worden : "2° de inlichtingen van het ondernemingshoofd te verkrijgen betreffende iedere belangrijke wijziging in het bedrijf die de inhoud van voornoemd verslag aanzienlijk zou kunnen wijzigen; het ondernemingshoofd verschaft deze inlichtingen bij ontstentenis van een ondernemingsraad aan de vakbondsafvaardiging en bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging aan de werknemers."

De Raden vragen dan ook dat de Nederlandse tekst van het voorontwerp van wet en het ontwerp van koninklijk besluit zou aangepast worden aan de Franse tekst.

5. De Raden wijzen er tenslotte op dat zij in hun gemeenschappelijk advies van 15 maart 2001 de aandacht gevestigd hebben op de noodzaak aan coördinatie op vlak van de woonwerkverplaatsingen tussen de verschillende bevoegheidsniveau's (federaal, regionaal en lokaal niveau).

Zij vragen in de memorie van toelichting bij het voorontwerp van wet deze noodzaak aan coördinatie op te nemen.



**AVIS SUR LES PROJETS DE LOI ET D'ARRETE ROYAL
RELATIFS A LA COLLECTE DE DONNEES CONCERNANT LES DEPLACEMENTS
DES TRAVAILLEURS ENTRE LEUR DOMICILE ET LEUR LIEU DE TRAVAIL**

**ADVIES OVER DE ONTWERPEN VAN WET EN KONINKLIJK BESLUIT
BETREFFENDE DE VERZAMELING VAN GEGEVENS OVER DE WOON-
EN WERKVERPLAATSINGEN VAN WERKNEMERS**

BRUXELLES – BRUSSEL

20.02.2002

Assistaient à la séance plénière commune du 20 février 2002, tenue sous la présidence de Monsieur R. TOLLET, Président du Conseil central de l'économie et de Monsieur P. WINDEY, Président du Conseil National du Travail :

MEMBRES DU CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE :

Organisations représentatives de l'industrie et des banques et assurances :

Messieurs VELGE, de LAMINNE de BEX, DE RIDDER, ROOSENS et QUIX.

Organisations des agriculteurs :

Madame NEYT et Monsieur CHAMPAGNE.

Organisations représentatives des travailleurs et des coopératives de consommation :

Fédération générale du travail de Belgique : Madame PANNEELS, Messieurs VOETS et VAN DAELE.

Confédération des syndicats chrétiens : Messieurs RODOMONTI et GEYSEN.

Expert : Monsieur VANDEN ABEELE.

MEMBRES DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL :

ORGANISATIONS D'EMPLOYEURS :

Fédération des entreprises de Belgique : Messieurs DE KOSTER, DE VADDER et ABELSHAUSEN.

Organisations des classes moyennes : Messieurs ISTASSE et VAN LAER.

MEMBRE ASSOCIE : Monsieur VAN de SYPE.

ORGANISATIONS DE TRAVAILLEURS :

Fédération générale du Travail de Belgique : Monsieur DELCROIX.

Confédération des Syndicats chrétiens de Belgique : Messieurs LEEMANS, DE SWERT et WYCKMANS.

REPRESENTANT DES ADMINISTRATIONS PUBLIQUES : Monsieur PIRENNE.

EXPERT : Monsieur VALENTIN.

CCE 2002/163 DEF
CCR 10**A V I S**

Objet : Mobilité – Projets de loi et d'arrêté royal relatifs à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail

Par lettre du 5 décembre 2001, Madame I. Durant, Ministre de la Mobilité, a saisi le Conseil national du Travail et le Conseil central de l'Economie d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi et un projet d'arrêté royal relatifs à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

L'examen de l'avant-projet de loi et du projet d'arrêté royal a été confié à la Commission mixte Politique de mobilité.

Sur rapport de cette commission, les Conseils ont émis, le 20 février 2002, l'avis unanime suivant.

Avis n° 1.390

**AVIS DU CONSEIL NATIONAL DU TRAVAIL ET
DU CONSEIL CENTRAL DE L'ECONOMIE**

I. OBJET ET PORTEE DE L'AVIS

Les Conseils ont consacré un examen à l'avant-projet de loi et au projet d'arrêté royal visant à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail.

Ils observent que les textes soumis pour avis tendent à tenir compte de l'avis commun émis par les Conseils le 15 mars 2001 sur le projet d'arrêté royal relatif à la collecte de données relatives aux déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail ainsi que de l'avis du 8 février 2001 de la Commission de la Protection de la Vie Privée.

II. POSITION DES CONSEILS

Les Conseils adoptent une attitude positive à l'égard de l'avant-projet de loi et du projet d'arrêté royal relatifs à la collecte de données concernant les déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail qui leur sont soumis pour avis.

Ils constatent en effet que ces textes donnent en grande partie suite aux positions adoptées par les Conseils dans leur avis commun du 15 mars 2001, et plus précisément en ce qui concerne l'instrument juridique pour organiser la collecte des données, le champ d'application, l'état des renseignements relatifs aux déplacements des travailleurs, le rôle de la banque de données fédérale, le rôle du conseil d'entreprise et l'évaluation après un an de l'efficacité de la nouvelle réglementation.

CCE 2002/163 DEF
CCR 10

Par ailleurs, les Conseils souhaitent apporter une précision pour faire ensuite quelques remarques.

1. Les Conseils font observer que, selon eux, l'article 4, § 1er, alinéa 2 de l'avant-projet de loi se comprend de la façon suivante : lorsqu'une entreprise occupe en moyenne plus de cent travailleurs et compte une ou plusieurs entités de plus de trente travailleurs, l'état contenant les renseignements relatifs aux déplacements des travailleurs entre leur domicile et leur lieu de travail doit être établi uniquement pour chaque entité comptant en moyenne au moins trente travailleurs, et non pour les entités occupant en moyenne moins de trente travailleurs.

2. En ce qui concerne l'article 2, a) du projet d'arrêté royal qui traite du tableau relatif à l'organisation du temps de travail dans l'entreprise, les Conseils font remarquer que les mentions énumérées dans cet article sont reprises dans le règlement de travail.

Ils demandent dès lors qu'il soit fait référence dans l'article 2, a) au règlement de travail en insérant dans la première phrase du point 2, a) après les mots "et comprenant les mentions suivantes", les mots "telles que reprises dans le règlement de travail".

3. En ce qui concerne le point 2, d), troisième tiret du projet d'arrêté royal, les Conseils soulignent que les sociétés de transport en commun disposent des informations les plus objectives relatives à l'existence ou non d'un arrêt à proximité de l'entreprise.

Ils demandent dès lors qu'outre les informations rassemblées à ce sujet par les employeurs, des informations soient également recueillies auprès des sociétés de transport.

Les Conseils sont en effet d'avis qu'il peut être utile de confronter ces deux types d'informations.

4. Les Conseils constatent en outre que la version néerlandaise de l'avant-projet de loi et du projet d'arrêté royal ne correspond pas toujours au texte français.

Par exemple, à l'article 6 de l'avant-projet de loi, il serait préférable que le texte néerlandais du point 1, 2° soit rédigé comme suit : "2° de inlichtingen van het ondernemingshoofd te verkrijgen betreffende iedere belangrijke wijziging in het bedrijf die de inhoud van voornoemd verslag aanzienlijk zou kunnen wijzigen; het ondernemingshoofd verschaft deze inlichtingen bij ontstentenis van een ondernemingsraad aan de vakbondsafvaardiging en bij ontstentenis van een vakbondsafvaardiging aan de werknemers."

Les Conseils demandent dès lors que la version néerlandaise de l'avant-projet de loi et du projet d'arrêté royal soit adaptée au texte français.

5. Les Conseils soulignent enfin que, dans leur avis commun du 15 mars 2001, ils ont attiré l'attention sur la nécessité d'une coordination entre les différents niveaux de pouvoir (fédéral, régional et local) en ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Ils demandent que ce besoin de coordination soit inscrit dans l'exposé des motifs de l'avant-projet de loi.