

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

26 maart 2003

**ONTWERP
VAN PROGRAMMAWET**

AMENDEMENTEN

voorgesteld na de indiening van het verslag

Nr. 1 VAN DE HEREN **LETERME, VAN PARYS EN
VERHERSTRAETEN**

Art. 141

De volgende wijzigingen aanbrengen :

A) Het voorgestelde tweede lid van artikel 8 van de wet van 7 mei 1999 op de kansspelen, de kansspel-inrichtingen en de bescherming van de spelers, weglaten.

B) In het voorgestelde derde lid van artikel 8, de woorden «*II en*» invoegen tussen de woorden «*klasse*» en «*III*».

VERANTWOORDING

In het kader van de strijd tegen de gokverslaving is het niet aanvaardbaar dat het maximale uurverlies wordt verdubbeld. Het maximaal toegelaten verlies moet behouden blijven op 12,50 euro per uur.

Voorgaande documenten :

Doc 50 **2343/ (2002/2003)** :

001 : Ontwerp van programmawet.

002 : Bijlage.

003 tot 011 : Amendementen.

012 tot 018 : Verslagen.

019 : Tekst aangenomen door de commissie.

020 : Amendementen.

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

26 mars 2003

**PROJET
DE LOI-PROGRAMME**

AMENDEMENTS

présentés après le dépôt du rapport

N° 1 DE MM. **LETERME, VAN PARYS ET
VERHERSTRAETEN**

Art. 141

Apporter les modifications suivantes :

A) supprimer l'alinéa 1^{er} proposé de l'article 8 de la loi du 7 mai 1999 sur les jeux de hasard, les établissements de jeux de hasard et la protection des joueurs ;

B) dans l'article 8, alinéa 2, proposé, remplacer les mots « de classe III » par les mots « *II et III* ».

JUSTIFICATION

Dans le cadre de la lutte contre la dépendance au jeu, il est inacceptable que la perte horaire maximale soit doublée. Il convient de maintenir la perte horaire maximale autorisée à 12,50 euros.

Documents précédents :

Doc 50 **2343/ (2002/2003)** :

001 : Projet de loi-programme

002 : Annexe.

003 à 011 : Amendements.

012 à 018 : Rapports.

019 : Texte adopté par la commission.

020 : Amendements.

Nr. 2 VAN DE HEREN VAN PARYS EN VERHERSTRAETEN

Art. 142

In het voorgestelde eerste lid van artikel 58 van de wet van 7 mei 1999, de woorden «van kredietkaarten» weglaten.

VERANTWOORDING

Teneinde een evenwicht te houden tussen de bescherming van spelers en gokkers enerzijds en de aangifteplicht van casino's bij de CFI in het kader van de bestrijding van het witwassen van geld anderzijds, is het aangewezen om enkel het gebruik van debetkaarten toe te laten in de casino's, met uitsluiting van de kredietkaarten.

Dit geldt des te meer daar de Raad van State heeft in zijn advies opgemerkt dat het Arbitragehof reeds in verschillende arresten heeft geoordeeld dat de beperkingen inzake de exploitatie van kansspelen niet onredelijk zijn, gelet op het maatschappelijke gevaar dat de kansspelinrichtingen vormen.

Nr. 3 VAN DE HEREN VAN PARYS EN VERHERSTRAETEN

Art. 143

In het voorgestelde tweede lid van artikel 58 van de wet van 7 mei 1999, de woorden «gebeuren door middel van een kredietkaart of debetkaart» vervangen door de woorden «geregistreerd worden».

VERANTWOORDING

Er moet een evenwicht worden gezocht tussen de bescherming van de speler of gokker enerzijds en de mogelijkheid om geldsporen beter op te volgen in het kader van de strijd tegen het witwassen anderzijds. Hiertoe volstaat het evenwel dat transacties vanaf 10.000 euro worden geregistreerd. Het verplicht gebruik van krediet- of debetkaarten voor dergelijke sommen komt de bescherming van de speler of gokker niet ten goede.

Nr. 4 VAN DE HEREN VAN PARYS EN VERHERSTRAETEN

Art. 144

Dit artikel doen vervallen.

VERANTWOORDING

Het kosteloos of onder de marktprijs aanbieden van verplaatsingen, maaltijden, dranken of geschenken druist in tegen de

N° 2 DE MM. VERHERSTRAETEN ET VAN PARYS

Art. 142

Dans l'article 58, alinéa 1^{er}, proposé, de la loi du 7 mai 1999, supprimer les mots « des cartes de crédit et ».

JUSTIFICATION

Afin de maintenir un certain équilibre entre la protection des joueurs et des parieurs, d'une part, et l'obligation de déclaration au CTIF à laquelle les casinos sont soumis dans le cadre de la lutte contre le blanchiment de capitaux, d'autre part, il conviendrait de n'autoriser que l'usage des cartes de débit dans les casinos et d'exclure les cartes de crédit.

Cette exclusion s'impose d'autant plus que dans son avis, le Conseil d'État souligne que la Cour d'arbitrage a déjà jugé, dans divers arrêts, que les restrictions à l'exploitation des jeux de hasard n'étaient pas déraisonnables, eu égard aux risques sociaux que représentent les établissements de jeux.

N°3 DE MM. VAN PARYS ET VERHERSTRAETEN

Art. 143

Dans l'article 58, alinéa 2, proposé, remplacer les mots « effectuée au moyen d'une carte de crédit ou d'une carte de débit » par le mot « enregistrée ».

JUSTIFICATION

Il faut chercher à établir un équilibre entre la protection du joueur ou du parieur, d'une part, et la possibilité de mieux suivre le cheminement de l'argent dans le cadre de la lutte contre le blanchiment, d'autre part. Il suffit cependant, pour ce faire, que les transactions s'élevant à 10 000 euros ou plus soient enregistrées. L'obligation d'utiliser des cartes de crédit ou des cartes de débit pour régler de telles sommes n'est pas de nature à assurer la protection du joueur ou du parieur.

N°4 DE MM. VAN PARYS ET VERHERSTRAETEN

Art. 144

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

L'offre à titre gratuit ou à des prix inférieurs au prix du marché de déplacements, de repas, de boissons ou de présents

bescherming van spelers en gokkers tegen verslaving.

De Raad van State heeft in zijn advies opgemerkt dat het Arbitragehof reeds in verschillende arresten heeft geoordeeld dat de beperkingen inzake exploitatie van kansspelen niet onredelijk zijn, gelet op het maatschappelijke gevaar die kansspel-inrichtingen vormen.

Bovendien stelt het dat de werkgever in het licht van de artikelen 10 en 11 van de Grondwet objectieve en redelijke redenen moet kunnen opgeven waarom hij beslist bepaalde verbodsbepalingen voor de casino's op te heffen maar ze voor de overige kansspelinrichtingen te handhaven.

Tony VAN PARYS (CD&V)
Servais VERHERSTRAETEN (CD&V)

Nr. 5 VAN DE HEER LETERME

Artikel 1

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 1. — Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet, met uitzondering van de artikelen 137 tot 139 die een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet regelen.».

VERANTWOORDING

Overeenkomstig het advies van de Raad van State kunnen we niet anders dan vaststellen dat een aantal artikelen met toepassing van artikel 77 van de Grondwet dienen te worden behandeld. De verwijzing in de memorie van toelichting naar een nota van de vorige regering, opgesteld bij het begin van de legislatuur, gaat totaal voorbij aan de jurisprudentie die uiteindelijk tijdens de vorige legislatuur in de parlementaire overlegcommissie is tot stand gekomen en waarvan tijdens deze legislatuur tot heden niet meer werd afgeweken.

De Grondwet stelt nergens dat «incidentele bevoegdheidswijzigingen» geen element zijn van het begrip «organisatie van hoven en rechtbanken». De term «incidenteel» is bovendien nergens gedefinieerd.

Wanneer we de Grondwet nog willen naleven, lijkt het mij dan ook noodzakelijk, zoals de Raad van State ook stelt, om het betrokken hoofdstuk uit de programmawet te lichten en als een afzonderlijk wetsontwerp af te handelen met toepassing van artikel 77 van de Grondwet.

Yves LETERME (CD&V)

va à l'encontre de la protection des joueurs et des parieurs contre la dépendance au jeu.

Le Conseil d'État a fait observer dans son avis que dans les différents arrêts qu'elle a rendus, la Cour d'arbitrage a jugé que, compte tenu du danger social que représentent les établissements de jeux de hasard, les limitations ainsi mises à l'exploitation de ces jeux n'étaient pas déraisonnables.

Il précise en outre qu'au regard des articles 10 et 11 de la Constitution, le législateur doit pouvoir fournir les raisons objectives et raisonnables pour lesquelles il a décidé de lever certaines interdictions pour les casinos et de les maintenir pour les autres établissements de jeux de hasard.

N° 5 DE M. LETERME

Article 1^{er}

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Article 1^{er}. — à l'exception des articles 137 à 139, qui règlent une matière visée à l'article 77 de la Constitution, la présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.».

JUSTIFICATION

Conformément à l'avis du Conseil d'État, nous ne pouvons que constater que plusieurs articles doivent être traités en application de l'article 77 de la Constitution. Le renvoi, dans l'exposé des motifs, à une note du gouvernement précédent, rédigée au début de la législature, néglige totalement la jurisprudence qui a finalement été établie au cours de la législature précédente au sein de la commission de concertation parlementaire et à laquelle il n'a pas été dérogé à ce jour au cours de la présente législature.

La Constitution ne dispose nulle part que les «modifications accessoires de compétences» ne constituent pas un élément de la notion d'«organisation des cours et tribunaux». Le terme «accessoire» n'est en outre défini nulle part.

Si nous entendons continuer à respecter la Constitution, il me semble dès lors nécessaire, comme le préconise aussi le Conseil d'État, d'extraire le chapitre concerné de la loi-programme pour qu'il fasse l'objet d'un projet de loi distinct en application de l'article 77 de la Constitution.

Nr. 6 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 6

Dit artikel doen vervallen.

VERANTWOORDING

Deze omzetting werd al uitgevoerd, namelijk door artikel 2 van de wet van 26 juni 2000 dat stelt: «De bedragen van de geldsommen waarop de opdecimen bedoeld in de wet van 5 maart 1952 betreffende de opdecimen op de strafrechtelijke geldboeten worden toegepast, worden geacht rechtstreeks te zijn uitgedrukt in euro, zonder omrekening.».

Nr. 7 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 7

Dit artikel doen vervallen.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 6.

Nr. 8 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 8

Dit artikel doen vervallen.

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 6.

Nr. 9 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 9bis (nieuw)

In hoofdstuk 4 «Kinderbijslag» van het ontwerp van programmawet een nieuw artikel 9bis invoegen, luidend als volgt :

«Art. 9bis. — Artikel 56septies, van de samengeordende wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders wordt gewijzigd als volgt :

A) In § 1 vervalt de zinsnede «geboren is uiterlijk op 1 januari 1996 en» ;

B) Paragrafen 2, 3 en 4 worden opgeheven.».

N° 6 DE MME D'HONDT

Art. 6

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Cette conversion a déjà eu lieu, à savoir par l'article 2 de la loi du 26 juin 2000 qui s'énonce comme suit : «Les montants des sommes d'argent auxquelles les décimes additionnels visés par la loi du 5 mars 1952 relative aux décimes additionnels sur les amendes pénales sont appliqués, sont censés être exprimés directement en euro[s] sans conversion.».

N°7 DE MME D'HONDT

Art. 7

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 6.

N° 8 DE MME D'HONDT

Art. 8

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 6.

N° 9 DE MME D'HONDT

Art. 9bis (nouveau)

Au chapitre 4 «Allocations familiales», insérer un nouvel article 9bis, libellé comme suit :

«Art. 9bis. — L'article 56septies des lois coordonnées relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés est modifié comme suit :

A) Au § 1^{er}, supprimer la partie de phrase suivante «qui est né au plus tard le 1^{er} janvier 1996 et».

B) Supprimer les §§ 2, 3 et 4.».

VERANTWOORDING

Elk kind dat is getroffen door een lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid van tenminste 66 % is rechthebbend op kinderbijslag voor zichzelf ongeacht of het geboren is uiterlijk op 1 januari 1996 of erna. Dit amendement heft dit onderscheid op.

Nr. 10 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 9ter (nieuw)

In hoofdstuk 4 «Kinderbijslag», een nieuw artikel 9ter invoegen, luidend :

«Art. 9ter. — Artikel 63 van de samengeordende wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, vervangen door de wet van 29 december 1990, wordt gewijzigd als volgt :

A) In § 1 vervalt de zinsnede «geboren is uiterlijk op 1 januari 1996 en»;

B) Paragrafen 2, 3 en 4 worden opgeheven.».

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 6

Nr. 11 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 9quater (nieuw)

In hoofdstuk 4 «Kinderbijslag» een nieuw artikel 9quater invoegen, luidend :

«Art. 9quater. — Artikel 76bis, § 1, van de samengeordende wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders wordt aangevuld met het volgende lid :

«De bedragen zoals bedoeld in de artikelen 40, 42bis, 44, 44bis, 47, 50bis, 50ter, 73bis, § 1, en 73quater, § 2 worden jaarlijks aangepast. De Koning stelt hiertoe voor 1 april van elk jaar, op advies van de Nationale Arbeidsraad, de verhogingscoëfficiënt vast, rekening houdend met de ontwikkeling van de conventionele lonen. De nieuwe bedragen worden in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt. Zij treden in werking uiterlijk op 1 juli van het jaar dat volgt op dat van hun aanpassing.».

JUSTIFICATION

Chaque enfant qui est atteint d'une incapacité physique ou mentale de 66 pour cent au moins est attributaire des allocations familiales pour lui-même, qu'il soit né avant ou après le 1^{er} janvier 1996. Cet amendement supprime cette distinction.

N° 10 DE MME D'HONDT

Art. 9ter (nouveau)

Au chapitre 4 «Allocations familiales», insérer un nouvel article 9ter, libellé comme suit :

«Art. 9ter. — L'article 63 des lois coordonnées relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, remplacé par la loi du 29 décembre 1990, est modifié comme suit :

A) Au § 1^{er}, supprimer la partie de phrase suivante «qui est né au plus tard le 1^{er} janvier 1996 et».

B) Supprimer les §§ 2, 3 et 4.».

JUSTIFICATION

Voir n° 6.

N° 11 DE MME D'HONDT

Art. 9quater (nouveau)

Dans le chapitre 4 «Allocations familiales», insérer un article 9quater, libellé comme suit :

«Art. 9quater. — L'article 76bis, § 1^{er}, des lois relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés est complété par l'alinéa suivant :

«Les montants visés aux articles 40, 42bis, 44, 44bis, 47, 50bis, 50ter, 73bis, § 1^{er}, et 73quater, § 2, sont adaptés chaque année. À cet effet, le Roi fixe, avant le 1^{er} avril de chaque année et après avoir recueilli l'avis du Conseil national du travail, le coefficient de majoration, compte tenu de l'évolution conventionnelle des salaires. Les nouveaux montants sont publiés au Moniteur belge. Ils entrent en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet de l'année qui suit celle de leur adaptation.».

VERANTWOORDING

De bedragen van de kinderbijslag (artikel 40), de verhoogde kinderbijslag (artikel 42*bis*), de leeftijdsbijslagen (artikel 44 en 44*bis*), de bedragen zoals bepaald in artikel 47 (gehandicapte kinderen), de wezenbijslag (artikel 50*bis*), de verhoogde kinderbijslag voor kinderen van een arbeidsongeschikte werknemer (artikel 50*ter*), het kraamgeld (artikel 73*bis*), de adoptiepremie (artikel 73*quater*, § 2), worden op deze wijze jaarlijks aangepast aan de evolutie van de conventionele lonen.

Nr. 12 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 9*quinquies* (nieuw)

In hoofdstuk 4 «Kinderbijslag» een nieuw artikel 9*quinquies* invoegen, luidend :

«Art. 9*quinquies*. — Artikel 107, § 4, van de bij het koninklijk besluit van 19 december 1939 samengeordende wetten betreffende de kinderbijslag voor loonarbeiders, vervangen bij de wet van 22 februari 1998 en gewijzigd bij de wet van 25 januari 1999, wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt :

«De geldmiddelen toegewezen krachtens artikel 38, § 3*quinquies* van de wet van 29 juni 1981 houdende de algemene beginselen van de sociale zekerheid voor werknemers, worden vanaf het dienstjaar 2003 verdeeld over Nederlandstalige, respectievelijk Franstalige projecten in verhouding tot de aantallen krachtens deze wetten op kinderbijslag rechtgevendende kinderen tussen 0 en 12 jaar die tot de Nederlandstalige, respectievelijk Franstalige gemeenschap kunnen gerekend worden. Bedoelde aantallen worden jaarlijks vastgesteld door de Rijksdienst en meegedeeld aan het beheerscomité.».

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt een billijke verdeling van de middelen tussen de gemeenschappen. In dit verband is de meest objectieve verdeling één die gebaseerd is op het aantal kinderen tussen 0 en 12 jaar die tot de Vlaamse, respectievelijk de Franstalige gemeenschap behoren en recht geven op kinderbijslag in het werknemers- en ambtenarenstelsel.

Nr. 13 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 12

Dit artikel vervangen door de woorden :

JUSTIFICATION

Les montants des allocations familiales (art. 40), des allocations familiales majorées (article 42*bis*), des suppléments d'âge (articles 44 et 44*bis*), les montants visés à l'article 47 (enfants handicapés), les montants des allocations d'orphelin (article 50*bis*), des allocations majorées pour les enfants d'invalide (article 50*ter*), de l'allocation de naissance (article 73*bis*), de la prime d'adoption (article 73*quater*, § 2) sont ainsi adaptés chaque année en fonction de l'évolution conventionnelle des salaires.

N° 12 DE MME D'HONDT

Art. 9*quinquies* (nouveau)

Dans le chapitre 4 «Allocations familiales», insérer un article 9*quinquies*, libellé comme suit :

«Art. 9*quinquies*. — L'article 107, § 4, des lois relatives aux allocations familiales pour travailleurs salariés, coordonnées par l'arrêté royal du 19 décembre 1939, remplacé par la loi du 22 février 1998 et modifié par la loi du 25 janvier 1999, est complété par un alinéa 2, libellé comme suit :

«Les moyens financiers alloués en vertu de l'article 38, § 3*quinquies*, de la loi du 29 juin 1981 établissant les principes généraux de la sécurité sociale des travailleurs salariés sont répartis, à partir de l'exercice 2003, entre des projets francophones et néerlandophones, proportionnellement aux nombres d'enfants de 0 à 12 ans ouvrant le droit aux allocations familiales en vertu des présentes lois, qui appartiennent respectivement à la communauté francophone ou à la communauté néerlandophone. Ces nombres sont fixés chaque année par l'Office national et communiqués au comité de gestion.».

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à répartir les moyens de façon équitable entre les communautés. La répartition la plus objective possible est à cet égard celle qui se fonde sur le nombre d'enfants de 0 à 12 ans appartenant respectivement à la Communauté française ou à la Communauté flamande et ouvrant le droit aux allocations familiales dans le régime des travailleurs salariés et des fonctionnaires.

N° 13 DE MME D'HONDT

Art. 12

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art. 12. — In artikel 2, § 2, eerste lid, van de wet van 20 december 1999 tot toekenning van een vermindering van de persoonlijke bijdragen van sociale zekerheid aan werknemers met lage lonen, gewijzigd bij de wet van 12 augustus 2000, worden de woorden «het bedrag van 37.500 Belgische frank voor het jaar 2000 en 39.600 Belgische frank per kalenderjaar vanaf het jaar 2001» vervangen door de woorden «het bedrag van 37.500 Belgische frank voor het jaar 2000, 39.600 Belgische frank per kalenderjaar vanaf het jaar 2001 en 1.140 euro per kalenderjaar vanaf het jaar 2003».».

VERANTWOORDING

Door deze wijziging komen de indieners van het amendement tegemoet aan de opmerking van de Raad van State, die stelt dat een toevoeging van het nieuwe bedrag te verkiezen is boven een vervanging van de oude bedragen, om de oude bedragen niet te laten wegvallen.

Nr. 14 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 13bis (nieuw)

Een artikel 13bis invoegen, luidend als volgt :

«Art. 13bis. — Artikel 4 van de wet van 20 juli 1971 tot instelling van een gewaarborgde gezinsbijslag, wordt aangevuld met het volgende lid:

«Het bedrag van de in artikel 1 bedoelde gezinsbijslag wordt jaarlijks aangepast. De Koning stelt hier toe, voor 1 april van elk jaar, op advies van de Nationale Arbeidsraad, de verhogingscoëfficiënt vast, rekening houdend met de ontwikkeling van de conventionele lonen. De nieuwe bedragen worden in het Belgisch Staatsblad bekendgemaakt. Zij treden in werking uiterlijk op 1 juli van het jaar dat volgt op dat van hun aanpassing.».

VERANTWOORDING

Het bedrag van de gewaarborgde gezinsbijslag wordt aangepast in functie van de ontwikkeling van de conventionele lonen.

Nr. 15 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 15

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 15. — Artikel 29 van dezelfde wet wordt aangevuld met het volgende lid:

«Art. 12.— À l'article 2, § 2, alinéa 1^{er}, de la loi du 20 décembre 1999 visant à octroyer une réduction des cotisations personnelles de sécurité sociale aux travailleurs salariés ayant un bas salaire, modifié par la loi du 12 août 2000, les mots «37.500 francs belges pour l'année 2000 et 39.600 francs belges par année civile à partir de l'année 2001» sont remplacés par les mots «37.500 francs belges pour l'année 2000, 39.600 francs belges par année civile à partir de l'année 2001 et 1.140 euros par année civile à partir de l'année 2003».».

JUSTIFICATION

Le présent amendement tient compte de l'observation du Conseil d'État selon laquelle il serait préférable d'ajouter le nouveau montant plutôt que de remplacer les anciens montants, pour ne pas faire disparaître les anciens montants.

N° 14 DE MME D'HONDT

Art. 13bis (nouveau)

Insérer un article 13bis, libellé comme suit :

«Art. 13bis.— L'article 4 de la loi du 20 juillet 1971 instituant des prestations familiales garanties est complété par l'alinéa suivant :

«Le montant des prestations familiales visées à l'article 1^{er} est adapté chaque année. À cet effet, le Roi fixe, avant le 1^{er} avril de chaque année et après avoir recueilli l'avis du Conseil national du travail, le coefficient de majoration, compte tenu de l'évolution conventionnelle des salaires. Les nouveaux montants sont publiés au Moniteur belge. Ils entrent en vigueur au plus tard le 1^{er} juillet de l'année qui suit celle de leur adaptation.».

JUSTIFICATION

Le montant des prestations familiales garanties est adapté en fonction de l'évolution conventionnelle des salaires.

N° 15 DE MME D'HONDT

Art. 15

Remplacer cet article comme suit :

«Art. 15. — L'article 29 de la même loi est complété par l'alinéa suivant :

«De bepalingen, van toepassing op de Technische raden omschreven in artikel 27, eerste lid, zijn eveneens van toepassing op de Technische raden omschreven in het eerste lid».

VERANTWOORDING

Bij de artikelen 14 tot 16 worden de artikelen 29, 34 en 35 van de gecoördineerde wet gewijzigd, opdat het begrip «wagentjes» erin kan worden opgenomen en de Koning een Technische Raad «ad hoc» kan oprichten met dezelfde bevoegdheden als die van de Technische raden, bedoeld in artikel 27, eerste lid, van de gecoördineerde wet. De nomenclatuur inzake die verstrekkingen zal worden vastgesteld op basis van aannemingscriteria met betrekking tot de prijs, de kostprijs voor de verzekering en de medische, therapeutische en sociale elementen; de wet voorziet eveneens in de mogelijkheid voor de Koning om aparte aannemingscriteria vast te stellen, wanneer het wagentje aan de rechthebbende wordt verhuurd, alsook de procedure die moet worden gevolgd voor de inschrijving van dat materiaal op de lijst van de vergoedbare producten.

Nr. 16 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 16

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 16. — In artikel 34, eerste lid, 4°, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wet van 24 december 2002, wordt het woord «wagentjes» ingevoegd tussen de woorden «implantaten» en «bandagen».».

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 16.

Nr. 17 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 17

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 17. — In artikel 35, § 1, van dezelfde wet, gewijzigd bij de wetten van 20 december 1995, 22 februari 1998, 25 januari 1999, 10 augustus 2001 en 22 augustus 2002, worden de volgende wijzigingen aangebracht:

1° in het tweede lid, derde zin, worden de woorden «of wagentjes» ingevoegd tussen de woorden «implantaten» en «betreft»;

«Les dispositions applicables aux Conseils techniques visés à l'article 27, alinéa 1^{er} sont également d'application aux Conseils techniques visés à l'alinéa 1^{er}».

JUSTIFICATION

Les articles 14 à 16 modifient les articles 29, 34 et 35 de la loi coordonnée afin d'y inclure le terme «voiturette» et permettre la création par le Roi d'un Conseil technique «ad hoc» ayant les mêmes compétences que les Conseils techniques visés à l'article 27, alinéa 1^{er} de la loi coordonnée. La nomenclature pour ces prestations sera fixée sur base de critères d'admission concernant le prix, le coût pour l'assurance et d'éléments d'ordre médical, thérapeutique et social; la loi prévoit également la possibilité pour le Roi de fixer des critères d'admission distincts lorsque la voiturette est louée au bénéficiaire ainsi que la procédure à suivre pour inscrire ce matériel sur la liste des produits remboursables.

N° 16 DE MME D'HONDT

Art. 16

Remplacer cet article comme suit :

«Art. 16. — A l'article 34, alinéa 1^{er}, 4°, de la même loi, modifié par la loi du 24 décembre 2002, les mots «de voiturettes» sont insérés entre les mots «implants» et «bandages».».

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 16.

N° 17 DE MME D'HONDT

Art. 17

Remplacer cet article comme suit :

«Art. 17. — A l'article 35, § 1^{er} de la même loi, modifié par les lois des 20 décembre 1995, 22 février 1998, 25 janvier 1999, 10 août 2001 et 22 août 2002, sont apportées les modifications suivantes :

1° à l'alinéa 2, 3^{ème} phrase, les mots «ou de voiturettes» sont insérés entre les mots «implants» et «et 5°, a)»;

2° in het tweede lid, 4e zin, worden de woorden «of wagentjes» ingevoegd tussen de woorden «implantaten» en «gaat»;

3° het tweede lid wordt als volgt aangevuld :

«Met betrekking tot de verstrekingen, bedoeld in artikel 34, eerste lid, 4°, voor zover het wagentjes betreft, kan de Koning aparte aannemingscriteria vaststellen wanneer het product verhuurd wordt aan de rechthebbende.

De Koning stelt de procedure vast die moet worden gevolgd door de bedrijven die de aanneming, een wijziging of de schrapping van een wagentje op de lijst van de vergoedbare producten vragen. Hij bepaalt bovendien de termijnen en de verplichtingen die moeten worden nageleefd in geval van een verzoek tot aanneming, wijziging of schrapping»;

VERANTWOORDING

Zie amendement nr. 16.

Nr. 18 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 17bis (nieuw)

Een artikel 17bis invoegen, luidende :

«Art. 17bis. — De artikelen 239, 241 en 242 van de programmawet van 24 december 2002 worden ingetrokken.»

VERANTWOORDING

Bij artikel 16bis worden sommige wetsbepalingen ingetrokken in verband met de Commissie voor tegemoetkoming van bandagen, orthesen en externe prothesen.

Nr. 19 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 22

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 22. — De artikelen 15 tot 17bis treden in werking op 1 april 2003.»

VERANTWOORDING

Artikel 28, § 8, van de bijlage bij het koninklijk besluit van 14 september 1984 tot vaststelling van de nomenclatuur van de geneeskundige verstrekingen, en dat betrekking heeft op de wagentjes, maakt momenteel het onderwerp uit van een her-

2° à l'alinéa 2, 4ème phrase, les mots «ou de voiturettes «sont insérés entre les mots «implants «et «19°»;

3° l'alinéa 2 est complété comme suit :

«En ce qui concerne les prestations visées à l'article 34, alinéa 1^{er}, 4°, pour autant qu'il s'agisse de voiturettes, le Roi peut également fixer des critères d'admission distincts lorsque le produit est donné en location au bénéficiaire.

Le Roi détermine la procédure qui doit être suivie par les firmes qui demandent l'admission, une modification ou la suppression d'une voiturette sur la liste des produits remboursables. Il définit en outre les délais et les obligations qui doivent être respectés en cas de demande d'admission, de modification ou de suppression»;

JUSTIFICATION

Voir amendement n° 16.

N° 18 DE MME D'HONDT

Art. 17bis (nouveau)

Insérer un article 17bis, libellé comme suit :

«Art. 17bis. — Les articles 239, 241 et 242 de la loi-programme du 24 décembre 2002 sont rapportés.»

JUSTIFICATION

L'article 16bis rapporte certaines dispositions légales en rapport avec la Commission de remboursement des bandages, orthèses et prothèses externes.

N° 19 DE MME D'HONDT

Art. 22

Remplacer cet article comme suit :

«Art. 22. — Les articles 15 à 17bis entrent en vigueur le 1^{er} avril 2003.»

JUSTIFICATION

L'article 28, § 8 de l'annexe à l'arrêté royal du 14 septembre 1984 établissant la nomenclature des prestations de santé relatif aux voiturettes fait actuellement l'objet d'une révision afin de rencontrer notamment les reproches d'entrave à la libre cir-

ziening waarmee men een antwoord wenst te bieden op de verwijten betreffende de belemmering van het vrij verkeer van goederen, die de Commissie van de Europese Gemeenschap heeft geuit; op 3 februari 2003 werd een verzoekschrift ingediend bij het Europees Hof van Justitie om de Belgische staat te veroordelen wegens schending van artikel 28 en volgende van het EEG-Verdrag (zaak C-38/03).

Daarenboven werd er in het kader van de Interministeriële Conferentie ten gunste van Personen met een Handicap en van de invoering van een eenheidsdossier een akkoord gesloten tussen de federale overheid en de Gemeenschappen en Gewesten om de Fondsen voor sociale integratie van personen met een handicap in staat te stellen hun medewerking te verlenen aan de uitwerking van de nomenclatuur betreffende de wagentjes om aldus een coherent aanbod tot stand te brengen.

Om dit overleg met de Fondsen voor sociale integratie van personen met een handicap te realiseren, is voorzien in de oprichting bij de Dienst voor geneeskundige verzorging van een Technische raad belast met de wagentjes; de gecoördineerde wet moet bijgevolg worden aangepast zodat het begrip, «wagentjes» erin kan worden opgenomen.

Nr. 20 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 14

Een 1°bis invoegen, luidend als volgt :

«1°bis. In § 3 wordt het getal «16» vervangen door het getal «21».».

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt het optrekken van de leeftijdsgrens van 16 naar 21 jaar. Zo kunnen alle chronisch zieke kinderen jonger dan 21 jaar een tussenkomst krijgen in de extra kosten van hun medische behandeling.

Nr. 21 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 14

Een 1°ter invoegen, luidend als volgt:

«1°ter. In artikel 25, § 3, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, wordt de zinsnede «de medische kosten die tenminste 650 euro op jaarbasis bedragen, waarvoor geen terugbetaling in het kader van de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging werd verleend» vervangen

culcation des marchandises formulés par la Commission des Communautés européennes; la Cour de Justice européenne a officiellement été saisie le 3 février 2003 d'une requête visant à voir condamner l'État belge pour violation des articles 28 et suivants du Traité CE (affaire C-38/03).

Par ailleurs, dans le cadre de la Conférence Interministérielle en faveur des Personnes handicapées et de l'instauration d'un dossier unique, il y a un accord entre l'autorité fédérale et les Communautés et Régions en vue de permettre au Fonds d'intégration sociale des personnes handicapées de participer à l'élaboration de la nomenclature relative aux voiturerettes et cela afin de parvenir à une offre cohérente.

En vue de matérialiser cette concertation, il est prévu de mettre en place auprès du Service des soins de santé un Conseil technique chargé de la matière des voiturerettes ; il est donc nécessaire d'adapter la loi coordonnée pour y insérer la notion de «voiturette».

N° 20 DE MME D'HONDT

Art. 14

Dans l'article 14 proposé, insérer un 1°bis, libellé comme suit :

«1°bis. Au § 3, le chiffre «16» est remplacé par le chiffre «21».».

JUSTIFICATION

Le présent amendement tend à relever la limite d'âge de 16 à 21 ans. Ainsi, tous les enfants atteints d'une maladie chronique âgés de moins de 21 ans pourront bénéficier d'une intervention dans les coûts supplémentaires afférents à leur traitement médical.

N° 21 DE MME D'HONDT

Art. 14

Insérer un 1°ter, libellé comme suit :

«1°ter. Dans l'article 25, § 2, alinéa 2, proposé, de la loi coordonnée du 14 juillet 1994 relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, remplacer les mots «les coûts médicaux s'élevant au moins à 650 euros sur la base annuelle et qui n'ont fait l'objet d'aucun remboursement dans le cadre de l'assurance obligatoire soins de santé» par les mots «les coûts médicaux ne faisant momentanément l'objet d'aucun

door de woorden «de medische kosten waarvoor momenteel geen terugbetaling in het kader van de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging wordt verleend»;».

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt de afschaffing van de arbitraire grens van 650 euro op jaarbasis.

Nr. 22 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 15bis (nieuw)

Een artikel 15bis invoegen luidend:

«Art. 15bis. — In artikel 34, eerste lid, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, laatst gewijzigd bij de wet van 29 januari 1999 wordt aangevuld met een 24° luidend als volgt:

«24° de terugbetaling van verstrekkingen in het kader van de medisch begeleide voortplanting.».

VERANTWOORDING

Medisch begeleide voortplanting mag geen elitaire vorm van zorgverlening zijn, die alleen toegankelijk is voor financieel draagkrachtige patiënten. Dit amendement beoogt de vergoeding, onder strikte voorwaarden, van de geneeskundige verstrekkingen in het kader van zo'n behandeling door de verzekering voor geneeskundige verzorging.

Nr. 23 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 16bis (nieuw)

Een artikel 16bis invoegen, luidend :

«Art. 16bis. — Artikel 35, § 1, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, laatst gewijzigd bij de wet van 29 januari 1999 wordt aangevuld als volgt:

«De Koning omschrijft de in artikel 34, eerste lid, 24°, bedoelde verstrekkingen.».

VERANTWOORDING

Medisch begeleide voortplanting mag geen elitaire vorm van zorgverlening zijn, die alleen toegankelijk is voor financieel draag-

remboursement dans le cadre de l'assurance obligatoire»;».

JUSTIFICATION

Le présent amendement tend à supprimer la limite arbitraire de 650 euros sur une base annuelle.

N° 22 DE MME D'HONDT

Art. 15bis (nouveau)

Insérer un article 15bis, libellé comme suit :

«Art. 15bis. — L'article 34, alinéa 1^{er}, de la loi coordonnée du 14 juillet 1994 relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, modifié en dernier lieu par la loi du 29 janvier 1999, est complété par un 24°, libellé comme suit :

«24° le remboursement des prestations médicales afférentes à la procréation médicalement assistée.».

JUSTIFICATION

La procréation médicalement assistée ne peut pas être une prestation médicale élitaires réservée aux nantis. Le présent amendement vise à faire en sorte que les prestations médicales afférentes à ce traitement soient remboursées, à des conditions strictes, par l'assurance soins de santé.

N° 23 DE MME D'HONDT

Art. 16bis(nouveau)

Insérer un article 16bis, libellé comme suit :

«Art. 16bis. — L'article 35, § 1^{er}, de la loi coordonnée du 14 juillet 1994 relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, modifié en dernier lieu par la loi du 29 janvier 1999, est complétée comme suit:

«Le Roi détermine les prestations visées à l'article 34, alinéa 1^{er}, 24°.».

JUSTIFICATION

La procréation ne peut pas être une prestation médicale élitaires réservée aux nantis. Le présent amendement propose

krachtige patiënten. Dit amendement beoogt de vergoeding, onder strikte voorwaarden, van de geneeskundige verstrekkingen in het kader van zo'n behandeling door de verzekering voor geneeskundige verzorging.

De Koning krijgt de bevoegdheid te bepalen welke verstrekkingen precies in aanmerking komen daarvoor.

Nr. 24 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 16ter (nieuw)

Een artikel 16ter invoegen, luidend :

«Art. 16ter. — In artikel 37, § 14ter, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, wordt het getal «10» vervangen door het getal «50».».

VERANTWOORDING

Door slechts in een symbolische terugbetaling te voorzien van 10 % en een remgeld ten laste van de patiënt te leggen van 90 % lost men de problematiek niet op van de onvoldoende dekking van de medische materialen, waarvan het nut en de waarde medisch vaststaan. Dat dit remgeld in de maximum factuur (MAF) opgenomen werd, kan dit maar weinig verhelpen aangezien de MAF enkel ten goede komt aan een beperkte groep van de bevolking.

Nr. 25 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 16quater (nieuw)

Een artikel 16quater invoegen, luidend :

«Art. 16quater. — In artikel 37sexies van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, in het punt 1 vervallen de woorden «die de leeftijd van 16 jaar niet heeft bereikt».».

VERANTWOORDING

De leeftijdsgrens van 16 jaar is een arbitrair criterium en houdt een discriminatie in ten opzichte van +16 jarigen.

dès lors que les prestations médicales afférentes à ce traitement soient remboursées, à des conditions strictes, par l'assurance soins de santé.

Le Roi est habilité à déterminer les prestations pouvant donner lieu à remboursement.

N° 24 DE MME D'HONDT

Art. 16ter (nouveau)

Insérer un article 16ter, libellé comme suit :

«Art. 16ter. — À l'article 37, § 14ter, de la loi coordonnée du 14 juillet 1994 relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, remplacer le chiffre «10» par le chiffre «50».».

JUSTIFICATION

En prévoyant un remboursement symbolique de 10% et un ticket modérateur à charge du patient de 90%, on ne résout pas le problème de l'insuffisance de la couverture des coûts des matériels médicaux, dont l'utilité et la valeur médicales sont établies. Le fait que ce ticket modérateur est compris dans le maximum à facturer n'est guère de nature à remédier à ce problème, étant donné que seul un pourcentage limité de la population bénéficiaire du maximum à facturer.

N° 25 DE MME D'HONDT

Art. 16quater (nouveau)

Insérer un article 16quater, libellé comme suit :

«Art. 16quater — À l'article 37sexies, 1°, de la loi coordonnée du 14 juillet 1994 relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, les mots «qui n'a pas atteint l'âge de 16 ans» sont supprimés.».

JUSTIFICATION

La limite d'âge de 16 ans est un critère arbitraire et constitue une discrimination à l'égard des bénéficiaires âgés de plus de 16 ans.

Nr. 26 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 16quinquies (nieuw)

Een artikel 16quinquies invoegen, luidend :

«Art. 16quinquies. — In artikel 37novies, 2°, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen vervallen de woorden :

«met uitzondering van de rechthebbenden op een integratie-tegemoetkoming, behorend tot de categorieën 3 en 4, bedoeld in artikel 6, § 4, eerste lid, 3° en 4° van hogervermelde wet van 27 februari 1987, waarvoor daadwerkelijk de aftrek, bedoeld in artikel 8, § 1 van het koninklijk besluit van 6 juli 1987 betreffende de inkomensvervangende en de integratietegemoetkoming, werd toegepast.».

VERANTWOORDING

Tijdens de huidige zittingsperiode wordt de bestaansmid- delentoets voor de rechthebbenden op een integratie- tegemoetkoming behorende tot de categorieën 3 en 4 verfijnd. Daardoor zal minder rekening gehouden worden met het inkom- men van de echtgenoot of de samenwonende partner.

Het is niet logisch dat de categorieën 3 en 4, voor wie bo- vengenoemde positieve maatregel genomen werd, hier uitge- sloten worden. Zij worden immers niet beschouwd als recht- hebbende zoals bedoeld in artikel 37octies. De rechthebbenden op een integratietegemoetkoming behorende tot de categorieën 1 en 2 zijn daarentegen wel rechthebbende.

Dit amendement beoogt deze discriminatie op te heffen en past daarom de inhoud van artikel 37novies dat de rechtheb- benden opsomt, aan.

Nr. 27 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 16sexies (nieuw)

Een artikel 16sexies invoegen, luidend :

«Art. 16sexies. — In artikel 37undecies, derde lid, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzor- ging en uitkeringen, wordt het getal «zestien» vervan- gen door het getal «éénentwintig.».

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt het optrekken van de leeftijdsgrens van 16 naar 21 jaar. Zo wordt de maximumfactuur kindvriendelijk voor alle kinderen ongeacht hun leeftijd. Alle kinderen jonger

N° 26 DE MME D'HONDT

Art. 16quinquies (nouveau)

Insérer un article 16quinquies, libellé comme suit :

«Art. 16quinquies. — Dans l'article 37novies, 2°, de la même loi, les mots «à l'exception des bénéficiaires d'une allocation d'intégration, appartenant aux catégo- ries 3 et 4, visées à l'article 6, § 4, alinéas 1^{er}, 3° et 4° de la loi susvisée du 27 février 1987, auxquels est effectivement appliqué l'abattement visé à l'article 8, § 1^{er}, de l'arrêté royal du 6 juillet 1987 relatif à l'allocation de remplacement de revenus et à l'allocation d'intégra- tion» sont supprimés.».

JUSTIFICATION

Au cours de la législature en cours, le contrôle des moyens d'existence a été affiné pour les bénéficiaires d'une allocation d'intégration appartenant aux catégories 3 et 4. Il sera dès lors moins tenu compte du revenu de l'époux ou du cohabitant.

Il est illogique que les catégories 3 et 4, pour lesquelles a été prise la mesure positive précitée, soient exclues en l'occurrence. Elles ne sont en effet pas considérées comme bénéficiaires au sens de l'article 37octies. Les bénéficiaires d'une allocation d'in- tégration appartenant aux catégories 1 et 2 sont en revanche bénéficiaires.

Le présent amendement tend à mettre un terme à cette dis- crimination et adapte dès lors le contenu de l'article 37novies, qui énumère les bénéficiaires.

N° 27 DE MME D'HONDT

Art. 16sexies (nouveau)

Insérer un article 16sexies, libellé comme suit :

«Art. 16sexies. — À l'article 37undecies, alinéa 3, de la loi coordonnée du 14 juillet 1994 relative à l'assu- rance obligatoire soins de santé et indemnités, le mot «seize» est remplacé par le mot «vingt-et-un.».

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à porter la limite d'âge de 16 à 21 ans. Le maximum à facturer deviendra ainsi supportable pour tous les enfants handicapés, quel que soit leur âge. Tous les

dan 21 jaar kunnen dan dezelfde extra bescherming genieten. Ongeacht het inkomen van het gezin, mogen de gezondheidskosten nooit uitstijgen boven 650 euro.

Nr. 28 VAN MEVROUW D'HONDT
(in bijkomende orde)

Art. 16sexies (nieuw)

Een artikel 16sexies invoegen, luidend als volgt :

«Art. 16sexies. — In artikel 37undecies, derde lid, van de gecoördineerde wet van 14 juli 1994 betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, wordt tussen de zinsnede «Nochtans wordt de verzekeringstegemoetkoming aan 100 pct. toegekend, ongeacht het bedrag van het inkomen van het gezin waarvan het deel uitmaakt, aan het kind jonger dan 16 jaar» en de zinsnede «indien het tijdens het betrokken kalenderjaar daadwerkelijk persoonlijke aandelen voor een bedrag van 650 euro heeft gedragen.» het volgende ingevoegd :

«en aan het kind getroffen door een lichamelijke of geestelijke ongeschiktheid van ten minste 66 % dat recht heeft op verhoogde kinderbijslag, zoals bedoeld in de artikelen 47, 56septies en 63 van het koninklijk besluit van 19 december 1939 tot samenvatting van de Wet van 4 augustus 1930 betreffende kindertoeslagen voor loonarbeiders, en de koninklijke besluiten krachtens een latere wetgevend delegatie genomen, en in de artikelen 20, 26 en 28 van het koninklijk besluit van 8 april 1976 houdende regeling van de gezinsbijslag ten voordele van de zelfstandigen.».

VERANTWOORDING

Dit amendement beoogt het optrekken van de leeftijdsgrens van 16 naar 21 jaar voor het kind met een handicap dat recht heeft op verhoogde gezinsbijslag. Zo wordt de maximumfactuur kindvriendelijk voor alle kinderen met een handicap ongeacht hun leeftijd. Alle kinderen met een handicap met recht op verhoogde gezinsbijslag kunnen dan dezelfde extra bescherming genieten. Ongeacht het inkomen van het gezin met een gehandicapt kind, mogen de gezondheidskosten nooit uitstijgen boven 650 euro.

Nr. 29 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 32bis (nieuw)

Een artikel 32bis invoegen, luidende:

enfants de moins de 21 ans pourront alors bénéficier de la même protection accrue. Quels que soient les revenus du ménage comptant un enfant handicapé, le coût des prestations de santé ne pourra jamais excéder 650 euros.

N° 28 DE MME D'HONDT
(en ordre subsidiaire)

Art. 16sexies (nouveau)

Insérer un article 16sexies, libellé comme suit :

«Art. 16sexies. — Dans l'article 37undecies, alinéa 3, de la loi coordonnée du 14 juillet 1994 relative à l'assurance obligatoire soins de santé et indemnités, les mots «et à l'enfant atteint d'une incapacité physique ou mentale de 66 % au moins qui a droit aux allocations familiales majorées, visé aux articles 47, 56septies et 63 de l'arrêté royal du 19 décembre 1939 coordonnant la loi du 4 août 1930, relative aux allocations familiales pour travailleurs salariés, et les arrêtés royaux pris en vertu d'une délégation législative ultérieure, et aux articles 20, 26 et 28 de l'arrêté royal du 8 avril 1976 établissant le régime des prestations familiales en faveur des travailleurs indépendants» sont insérés entre les mots «Toutefois, l'intervention de l'assurance à 100 pour cent est accordée, quel que soit le montant des revenus du ménage dont il fait partie, à l'enfant de moins de seize ans» et les mots «dès lors qu'il a effectivement supporté, pendant l'année civile concernée, des interventions personnelles pour un montant de 650 euros.».

JUSTIFICATION

Le présent amendement vise à porter la limite d'âge de 16 à 21 ans pour l'enfant handicapé qui a droit aux allocations familiales majorées. Le maximum à facturer deviendra ainsi supportable pour tous les enfants handicapés, quel que soit leur âge. Tous les enfants handicapés ayant droit aux allocations familiales majorées pourront alors bénéficier de la même protection accrue. Quels que soient les revenus du ménage comptant un enfant handicapé, le coût des prestations de santé ne pourra jamais excéder 650 euros.

N° 29 DE MME D'HONDT

Art. 32bis (nouveau)

Insérer un article 32bis, libellé comme suit :

«Art. 32bis. — In artikel 64 van het koninklijk besluit van 21 december 1967 tot vaststelling van het algemeen reglement betreffende het rust- en overlevingspensioen voor werknemers worden de volgende wijzigingen aangebracht:

A) Paragraaf 2, B, wordt gewijzigd als volgt :

«In afwijking van deze paragraaf, A, mag de betrokkene die uitsluitend gerechtigd is op één of meer overlevingspensioenen en die de leeftijd van 65 jaar niet heeft bereikt, mits voorafgaande verklaring en onder de in deze paragraaf bepaalde voorwaarden, een beroepsbezigheid uitoefenen voorzover het beroepsinkomen per kalenderjaar niet meer bedraagt dan:

1° 25.000 EUR voor een bezigheid beoogd in deze paragraaf, A, 1°;

2° 20.000 EUR voor een bezigheid beoogd in deze paragraaf, A, 2°;

3° 25.000 EUR voor een bezigheid beoogd in deze paragraaf, A, 4°

Voor de toepassing van het voorgaande lid worden de leeftijd en de pensioenrechten van de gerechtigde op 1 januari van het beschouwde jaar in aanmerking genomen of, in voorkomend geval, op de ingangsdatum van het overlevingspensioen.

B) Paragraaf 3, eerste, tweede en derde lid wordt gewijzigd als volgt:

«De gelijktijdige of achtereenvolgende uitoefening van verscheidene hierboven beoogde beroepsbezigheden is toegelaten voor zover het totaal van het inkomen beoogd in de § 2, A, 2°, en van 80 % van het inkomen beoogd in de § 2, A, 1° en 4° niet meer bedraagt dan 8.676 euro of 25.000 euro naargelang het gaat om een pensioengerechtigde beoogd in § 2, A, of beoogd in § 2, B. De in § 2 beoogde bedragen worden met 3.700 euro verhoogd wanneer de gerechtigde die een in § 2, A of § 2 B beoogde bezigheid uitoefent, de hoofdzakelijke last heeft van ten minste één kind.

Voor de toepassing van dit lid moet op 1 januari van het beschouwde jaar aan de vermelde voorwaarden worden voldaan.»

C) Paragraaf 5 wordt vervangen als volgt :

«§ 5. De minister die de pensioenen onder zijn bevoegdheid heeft, past, bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en na advies van de Nationale Arbeidsraad, de in dit artikel beoogde bedragen jaarlijks aan rekening houdend met de evolutie van de index der consumptieprijsen en de evolutie van de algemene welvaart.»

«Art. 32bis.— À l'article 64 de l'arrêté royal du 21 décembre 1967 portant règlement général du régime de pension de retraite et de survie des travailleurs salariés, sont apportées les modifications suivantes:

A) Au § 2, B, sont apportées les modifications suivantes :

1° Au 1°, le chiffre «553.172» est remplacée par le chiffre «25.000 EUR» ;

2° Au 2°, remplacer le chiffre «442.536» par le chiffre «20.000 EUR» ;

3° Au 3°, remplacer le chiffre «553.172 F» par le chiffre «25.000 EUR».

B) Au § 3, les alinéas 1^{er}, 2 et 3 sont remplacés par l'alinéa suivant :

«L'exercice simultané ou successif de différentes activités professionnelles susvisées est autorisée pour autant que le total des revenus visés au § 2, A, 2°, et de 80 p.c. du revenu visé au 2, A, 1° et 4°, ne dépasse pas 8.676 euros ou 25.000 euros, selon qu'il s'agit d'un bénéficiaire de pension visé au § 2, A, ou visé au 2, B.

Les montants visés au § 2 sont majorés de 3.700 euros lorsque le bénéficiaire qui exerce une activité visée au § 2, A, ou au § 2, B, a la charge principale d'au moins un enfant. Pour l'application du présent alinéa, les conditions précitées doivent être remplies au 1^{er} janvier de l'année concernée.»

C) Au § 5, après les mots «visés au présent article», sont insérés les mots «en tenant compte de l'évolution de l'indice des prix à la consommation et de l'évolution de bien-être général».

VERANTWOORDING

Weduwen en weduwnaars moeten nog te dikwijls een gedwongen keuze maken tussen het overlevingspensioen of hun eigen loopbaan (verder) uitbouwen. Beiden combineren kan niet, want wie een overlevingspensioen ontvangt mag slechts beperkt bijverdienen.

Weduwen en weduwnaars moeten voortdurend hun inkomen nakijken en becijferen en de angst om iets boven het (te lage) toegelaten bedrag te komen is zeer groot.

Een onverwachte wijziging in de gezinstoestand, een extraatje van de werkgever, een promotie of andere loonsverhoging, kan zeer grote gevolgen hebben voor het al dan niet krijgen van het overlevingspensioen.

Om hieraan te remediëren willen de indieners met dit amendement voor de rechthebbende op een overlevingspensioen :

- de bestaande plafonds van toegelaten arbeid verhogen ;

- deze verhoogde plafonds jaarlijks aanpassen aan de evolutie van de index der consumptieprijzen en de evolutie van de algemene welvaart ;

- een verfijnde gezinsmodulering invoeren.

Nr. 30 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 41

Dit artikel vervangen als volgt:

«Art. 41. — De artikelen 22 tot 31 en 32 tot 39 hebben uitwerking met ingang van 1 februari 2003, artikel 31bis treedt in werking op 1 januari 2004.»

VERANTWOORDING

Het artikel 39bis kan gezien de praktische implicaties ervan niet in werking treden op hetzelfde ogenblik als de andere bepalingen van dit hoofdstuk.

Nr. 31 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 22bis (nieuw)

Een artikel 22bis invoegen, luidend als volgt:

«Art. 22bis. — Artikel 90, § 2, eerste lid, van de wet op de ziekenhuizen, gecoördineerd op 7 augustus 1987, wordt aangevuld met het volgende punt:

«d) wanneer een kind samen met een begeleidende ouder in het ziekenhuis wordt opgenomen.».

JUSTIFICATION

Les veufs et les veuves doivent encore trop souvent faire un choix forcé entre la pension de survie et (la poursuite de) leur propre carrière. On ne peut combiner les deux, étant donné que celui qui bénéficie d'une pension de survie ne peut percevoir qu'un revenu d'appoint limité.

Les veufs et les veuves doivent constamment surveiller et calculer leurs revenus, terrorisés à l'idée de dépasser, même légèrement, le (trop faible) montant autorisé.

Une modification inattendue de la situation familiale, un petit extra offert par l'employeur, une promotion ou une augmentation... peuvent avoir une incidence considérable sur le versement ou non de la pension de survie.

Afin de remédier à cette situation, le présent amendement vise pour le bénéficiaire d'une pension de survie :

- à majorer les plafonds actuels en matière de travail autorisé ;

- à adapter, chaque année, ces plafonds majorés à l'évolution de l'indice des prix à la consommation et à l'évolution du bien-être général ;

- à introduire une modulation fine en fonction de la composition du ménage.

N° 30 DE MME D'HONDT

Art. 41

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art. 41. — Les articles 22 à 31 et 32 à 39 produisent leurs effets le 1^{er} février 2003, l'article 31bis entre en vigueur le 1^{er} janvier 2004.».

JUSTIFICATION

En raison de ses implications pratiques, l'article 39bis ne peut entrer en vigueur au même moment que les autres dispositions de ce chapitre.

N°31 DE MME D'HONDT

Art. 22bis (nouveau)

Insérer un article 22bis, libellé comme suit :

«Art. 22bis.— L'article 90, § 2, alinéa 1^{er}, de la loi sur les hôpitaux, coordonnée le 7 août 1987, est complété par les mots suivants:

«d) lorsque l'admission concerne un enfant hospitalisé avec un parent accompagnateur.».

VERANTWOORDING

Artikel 50 bis, § 2, c), van de wet betreffende de verplichte verzekering voor geneeskundige verzorging en uitkeringen, gecoördineerd op 14 juli 1994, bepaalde dat - ongeacht het al dan niet bestaan van een akkoord artsen-ziekenfondsen en ongeacht of de arts al dan niet met dat akkoord heeft ingestemd - geen honorariumsupplementen mochten worden gevraagd indien de verstrekkingen werden verleend aan «kinderen die samen met een begeleidende ouder in het ziekenhuis worden opgenomen». Dat artikel werd opgeheven bij artikel 4 van de wet van 14 januari 2002 (Belgisch Staatsblad van 22 februari 2002).

Die bepaling had opnieuw moeten worden ingevoegd bij artikel 138 (nieuw) van de wet op de ziekenhuizen (artikel 109 van de wet van 14 januari 2002). Dat nieuwe artikel behelsde echter niet de kinderen die samen met een begeleidende ouder in het ziekenhuis worden opgenomen. Daardoor kan hen voortaan, bovenop de supplementen voor een individuele kamer, een honorariumsupplement worden aangerekend door de nietgeconventioneerde artsen (ongeacht het type kamer), EVENALS door de geconventioneerde artsen bij opname in een individuele kamer (behalve in de gevallen waarin artikel 90, § 2, van diezelfde wet voorziet).

Er valt geen gegronde reden te bedenken voor die wijziging van de vroegere regeling. Wellicht werd deze bepaling bij de opmaak van de wet van 14 januari 2002 gewoon over het hoofd gezien. Hetzelfde geldt voor de mogelijkheid die het huidige artikel 138, § 2, van de wet op de ziekenhuizen biedt, te weten dat een niet-geconventioneerde arts een honorariumsupplement kan aanrekenen aan een patiënt die werd opgenomen in een dienst voor intensieve verzorging of in een spoedgevallendienst. Die mogelijkheid werd evenwel door artikel 50 bis, § 2, a) en b), uitdrukkelijk uitgesloten en uit niets blijkt waarom de vroegere regeling behoorde te worden gewijzigd.

Dit amendement strekt ertoe terug te keren naar de vroegere situatie, via een wijziging van de wet op de ziekenhuizen, gecoördineerd op 7 augustus 1987; aangezien artikel 138 van die wet (inzake de honorariumsupplementen) een verwijzing bevat naar artikel 90 (inzake de kamersupplementen), is een wijziging van de beide bepalingen vereist (zie ook amendement nr. 2, wat artikel 138 betreft).

Nr. 32 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 22ter (nieuw)

Een artikel 22 ter invoegen, luidend als volgt :

«Art. 22ter. — Artikel 138, § 1, tweede lid, van de wet op de ziekenhuizen, gecoördineerd op 7 augustus 1987, wordt aangevuld met de woorden «, met uitzondering van de patiënten als bedoeld in artikel 90, § 2, c) en d)».».

VERANTWOORDING

Zie vorig amendement.

JUSTIFICATION

L'article 50bis, § 2, c), de la loi coordonnée le 14 juillet 1994 prévoyait qu'aucun supplément d'honoraires ne pouvait être demandé, qu'il y ait accord médico-mutualiste ou non, et que le médecin ait adhéré à l'accord ou non, si les soins sont dispensés à des enfants hospitalisés avec un parent accompagnateur. Cet article a été abrogé par l'article 4 de la loi du 14 janvier 2002, (*Moniteur belge* du 22 février 2002).

Cette disposition devait être reprise par le nouvel article 138 de la loi sur les hôpitaux (article 109 de la loi du 14 janvier 2002); or, ce nouvel article n'a pas repris la catégorie des enfants hospitalisés avec un parent accompagnateur, qui peuvent donc dorénavant se voir réclamer, outre des suppléments pour chambre particulière, un supplément d'honoraires par les médecins non conventionnés (quel que soit le type de chambre) ET par les médecins conventionnés s'ils sont admis en chambre particulière (sauf dans les situations prévues par l'article 90, § 2).

Cette modification du régime antérieur reste inexplicée, et résulte vraisemblablement d'un oubli lors de la rédaction de la loi du 14 janvier 2002. Il en va de même de la possibilité qu'ouvre l'article 138, § 2, actuel de la loi sur les hôpitaux, qu'un médecin non conventionné puisse réclamer un supplément d'honoraire à un patient admis en unité de soins intensifs ou de soins urgents, alors que cette possibilité était expressément exclue par l'article 50bis, § 2, a) et b), rien ne permet d'expliquer cette modification du régime antérieur.

Le présent amendement vise à revenir à la situation ancienne, par une modification de la loi sur les hôpitaux, coordonnée le 7 août 1987; l'article 138 de cette loi, relatif aux suppléments d'honoraires, faisant référence à l'article 90, relatif aux suppléments de chambre, il y a donc lieu de modifier ces deux dispositions (voir également l'amendement n°2, en ce qui concerne l'article 138).

N° 32 DE MME D'HONDT

Art. 22ter (nouveau)

Insérer un article 22ter, libellé comme suit :

«Art. 22ter. — L'article 138, § 1, alinéa 2, de la loi sur les hôpitaux, coordonnée le 7 août 1987, est complété par les mots suivants: «sauf les patients visés par l'article 90, § 2, c) et d)».».

JUSTIFICATION

Voir amendement précédent

Nr. 33 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 51

Dit artikel doen vervallen.

VERANTWOORDING

Dit artikel regelt de interne organisatie van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg. Het verdient de voorkeur om dergelijke materies bij KB te regelen en niet bij wet, zoals de Raad van State terecht doet opmerken. De Raad verwees hierbij naar art 37 en art 107, tweede lid van de Grondwet, die aan de Koning de bevoegdheid verlenen om de organisatie van de overheidsdiensten om zich te nemen.

Nr. 34 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 52

Dit artikel doen vervallen.

VERANTWOORDING

In dit artikel wordt een afwijking gemaakt van een artikel van een KB. Het verdient sterk de voorkeur om dit niet bij wet te regelen, maar om het KB door een ander KB te wijzigen. De Raad van State verwijst naar de machtiging op basis van de besluitwet van 28 december 1944 betreffende de maatschappelijke zekerheid der werknemers en naar het subsidiariteitsbeginsel.

Nr. 35 VAN MEVROUW D'HONDT

Art. 88bis (*nieuw*)**Toevoeging van een artikel 88bis, luidende:**

«Art. 88bis. — Artikel 1 van het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende diverse maatregelen ten gunste van de statutaire personeelsleden van de Regie voor Maritiem Transport wordt aangevuld met het volgende lid:

De statutaire ex-personeelsleden van de Regie voor Maritiem Transport bedoeld in de artikelen 11 tot 14 van het Koninklijk Besluit van 18 februari 1997 houdende maatregelen met het oog op de ontbinding van de Regie voor Maritiem Transport ter uitvoering van artikel 3, § 1, 6°, van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetaire Unie, kunnen verlof voorafgaand

N° 33 DE MME D'HONDT

Art. 51

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Cet article règle l'organisation interne du SPF Emploi, Travail et Concertation sociale. Il serait préférable de régler de telles matières par arrêté royal et non par voie légale, ainsi que l'a fait observer, à juste titre, le Conseil d'État. Celui-ci a renvoyé, à cet égard, aux articles 37 et 107, alinéa 2, de la Constitution, qui confèrent au Roi le pouvoir de régler l'organisation des services publics fédéraux.

N° 34 DE MME D'HONDT

Art. 52

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Cet article instaure une dérogation à un article d'un arrêté royal. Il est hautement préférable de ne pas régler cette dérogation par le truchement d'une loi, mais de modifier l'arrêté royal par un autre arrêté royal. Le Conseil d'État renvoie à l'habilitation donnée au Roi par l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs et au principe de subsidiarité.

N° 35 DE MME D'HONDT

Art. 88bis (nouveau)

Insérer un article 88bis, libellé comme suit :

«Art. 88bis. — L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 18 février 1997 portant diverses mesures en faveur des agents statutaires de la Régie des transports maritimes est complété par l'alinéa suivant :

«Les anciens agents statutaires de la Régie des transports maritimes visés aux articles 11 et 14 de l'arrêté royal du 18 février 1997 portant des mesures en vue de la dissolution de la Régie des transports maritimes en application de l'article 3, § 1^{er}, 6°, de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, peuvent demander un congé préalable à la mise à la retraite, s'ils ont

aan de pensionering aanvragen indien zij tussen 1 januari 2003 en 31 december 2008 de leeftijd van vijftien jaar hebben bereikt of bereiken.».

VERANTWOORDING

Door het voorliggend ontwerp van programmawet wordt het sociaal plan dat van toepassing was voor de werknemers van de Regie voor Maritiem Transport toen deze ontbonden werd, geheractiveerd. Dit amendement wil tegemoet komen aan de nood om deze maatregelen ook toepasselijk te maken voor de statutairen die werden ter beschikking gesteld aan andere vennootschappen of die overgedragen werden naar verschillende Ministeries. Op deze manier wordt de dreigende ongelijkheid tussen die verschillende groepen voorkomen. Bovendien was bij de ontbinding van de RMT overeengekomen om bij eventuele latere maatregelen alle statutairen, ongeacht van waar ze terecht zouden komen, op dezelfde manier behandeld zouden worden.

Nr. 36 VAN MEVROUW **D'HONDT**

Art. 89

Dit artikel vervangen als volgt:

«Art. 89. — In artikel 1 van het koninklijk besluit van 18 februari 1997 houdende diverse maatregelen ten gunste van de statutaire personeelsleden van de Regie voor Maritiem Transport ter uitvoering van artikel 3, §1, 6° van de wet van 26 juli 1996 strekkende tot realisatie van de budgettaire voorwaarden tot deelname van België aan de Europese Economische en Monetair Unie, gewijzigd bij de wet van 26 juni 1997, wordt aangevuld met het volgende lid:

«Hetzelfde geldt voor de personeelsleden van Afzonderlijke Personeelsformatie van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en voor de personeelsleden bedoeld in het tweede lid van Artikel 1 van het Koninklijk Besluit van 18 februari 1997 houdende diverse maatregelen ten gunste van de statutaire personeelsleden van de Regie voor Maritiem Transport, voor zover zij vallen onder een specifiek stelsel van verlof voorafgaand aan pensionering waarin zij toegetreden zijn.».

VERANTWOORDING

Zie vorig amendement.

atteint ou atteignent l'âge de cinquante-cinq ans entre le 1^{er} janvier 2003 et le 31 décembre 2008.».

JUSTIFICATION

Le projet de loi-programme à l'examen réactive le plan social qui était applicable aux travailleurs de la Régie des transports maritimes au moment de la dissolution de celle-ci. Le présent amendement vise à répondre au besoin d'étendre ces mesures aux agents statutaires qui ont été mis à la disposition d'autres sociétés ou qui ont été transférés dans divers ministères. Cette mesure permet d'éviter le risque d'inégalités entre ces différents groupes. En outre, il avait été convenu, lors de la dissolution de la Régie des transports maritimes, que des mesures seraient éventuellement prises ultérieurement afin de traiter tous les agents statutaires de la même manière, quelle que soit leur affectation.

N° 36 DE MME **D'HONDT**

Art. 89

Remplacer cet article par la disposition suivante :

«Art. 89.— L'article 1^{er} de l'arrêté royal du 18 février 1997 portant diverses mesures en faveur des agents statutaires de la Régie des Transports maritimes en application de l'article 3, § 1^{er}, 6° de la loi du 26 juillet 1996 visant à réaliser les conditions budgétaires de la participation de la Belgique à l'Union économique et monétaire européenne, modifié par la loi du 26 juillet 1997, est complété par l'alinéa suivant :

« La même règle vaut pour les membres du personnel du cadre organique de complément du Service public fédéral Mobilité et Transport, et pour les membres du personnel visés à l'article 1^{er}, alinéa 2 de l'arrêté royal du 18 février 1997 portant diverses mesures en faveur des agents statutaires de la Régie des Transports maritimes, pour autant qu'ils relèvent d'un système spécifique de congé préalable à la retraite auquel ils adhèrent.»

JUSTIFICATION

Voir l'amendement précédent

Nr. 37 VAN MEVROUW **VAN WEERT**

Art. 141

Dit artikel doen vervallen.Nr. 38 VAN MEVROUW **VAN WEERT**

Art. 143

Dit artikel doen vervallen.Nr. 39 VAN MEVROUW **VAN WEERT**

Art. 144

Dit artikel doen vervallen.

VERANTWOORDING

In de programmawet worden een aantal artikelen ingevoerd die een versoepeling van de wet op de kansspelen op het oog hebben. De maatregelen die voorgesteld worden zijn volgens de minister nodig om «ontslagen in de sector te vermijden» en de «rentabiliteit van de bedrijven» te waarborgen.

De wijziging van zekere bepalingen van de wet van 7 mei 1999 op de kansspelen, de kansspelinrichtingen en de bescherming van de spelers, is ongewenst.

Derhalve vragen wij de schrapping van :

Verdubbeling van de inzet betekent dat de speler dubbel zoveel kan verliezen. Het spreekt voor zich dat dit - vooral voor gokverslaafden, maar ook voor andere, maatschappelijke kwetsbare spelers - een probleem is. Een grotere inzet kan tevens de illusie wekken dat de winstkansen eveneens worden verdubbeld. Volgens ons is dit een verkeerd signaal dat wordt gegeven.

Artikel 135 waarbij het gebruik van kredietkaarten en debetkaarten mogelijk en in sommige gevallen zelfs verplicht wordt gesteld.

Door betalingen met kredietkaarten toe te staan, vervaagt de fysieke link met het geld. Geld is dan louter nog een virtueel gegeven. Het is schijnbaar obepert voor hande,. De neiging om een extra gokje te wagen wordt dan ook groot. De ontuchtering volgt op het einde van de maand, als de rekening in de bus valt.

N° 37 DE MME **VAN WEERT**

Art. 141

Supprimer cet article.N° 38 DE MME **VAN WEERT**

Art. 143

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

Cf. l'amendement n° 37.

N° 39 DE MME **VAN WEERT**

Art. 144

Supprimer cet article.

JUSTIFICATION

La loi-programme contient un certain nombre d'articles qui visent à assouplir la loi relative aux jeux de hasard. Le ministre estime que les mesures proposées sont nécessaires afin d'« éviter les licenciements dans ce secteur » et de garantir la « rentabilité des entreprises ».

Étant donné que le ministre ne désire pas modifier certaines dispositions de la loi du 7 mai 1999 sur les jeux de hasard, les établissements de jeux de hasard et la protection des joueurs, nous demandons de supprimer :

L'article 133, visant à augmenter le montant de la perte moyenne maximale par heure et par joueur.

Le doublement de l'enjeu signifie que le joueur risque de perdre deux fois plus d'argent. Il va de soi que cette disposition pose principalement un problème aux joueurs dépendants, mais également aux autres joueurs socialement vulnérables. Un enjeu plus important peut aussi donner l'impression au joueur que ses chances de gagner ont également doublé. Nous estimons que l'on trompe, en l'occurrence, le joueur.

L'article 135, visant à autoriser, voire, dans certains cas, à imposer l'utilisation de cartes de crédit et de cartes de débit.

Le lien physique avec l'argent s'estompe avec les paiements par cartes de crédit. L'argent n'est plus qu'une notion virtuelle et semble inépuisable. On a de plus en plus tendance à retenter sa chance et c'est à la fin du mois que tombe la douche froide avec l'arrivée du relevé de compte.

Artikel 136 waarbij de mogelijkheid wordt ingevoerd tot het toekennen van bepaalde voordelen.

Wij zijn van mening dat het toekennen van gratis geschenken, verplaatsingen, maaltijde, ... een gebruik is dat de afhankelijkheid van de speler vergroot. Bovendien willen we er zelfs op wijzen dat zelfs de Kansspelcommissie problemen zag met bepaalde aspecten van dit artikel. Vooral de omschrijving 50 EUR per man en per week baart de commissie zorgen. Dit is immers niet onder controle te houden.

Nr. 40 VAN DE HEER LANGENDRIES c.s.

Art. 122bis en 122ter (nieuw)

In titel V – Financiën, een nieuw hoofdstuk 10 invoegen, luidend als volgt :

«Hoofdstuk 10 – Kosten verbonden aan het behoud van een beroepsvergunning

Art. 122bis

In titel II, afdeling IV, onderafdeling III van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt een artikel 52ter ingevoegd, luidend als volgt :

«Art. 52ter. — De bedragen die een natuurlijke persoon tijdens de aanslagperiode betaalt of ten laste neemt om het recht op een beroepsvergunning te behouden die hem toegang verleent tot het beroep, worden beschouwd als beroepskosten.

Art. 122ter

Artikel 122bis geldt vanaf het aanslagjaar 2004.».

Nr. 41 VAN DE REGERING

Art. 122

In fine, de woorden «1 oktober 2003» vervangen door de woorden «1 juli 2003».

L'article 136, visant à prévoir l'octroi de certains avantages.

Nous estimons que le fait de proposer gratuitement des cadeaux, des déplacements, des repas... accroît la dépendance du joueur. Nous tenons, par ailleurs, à souligner que même la Commission des jeux de hasard a estimé que certains aspects de cet article posaient problème. C'est principalement la mention « 50 euros par semaine et par joueur » qui inquiète la commission. Ce montant est en effet incontrôlable.

N° 40 DE M. LANGENDRIES ET CONSORTS

Artt. 122bis et 122ter (nouveaux)

Insérer un nouveau Chapitre 10 dans le Titre V – finances, libellé comme suit :

«Chapitre 10 – Frais liés au maintien d'une licence professionnelle

Art. 122bis

Dans le titre II, section IV, sous-section III du Code des impôts sur les revenus 1992, il est inséré un article 52ter, rédigé comme suit :

«Art. 52ter.— Les sommes payées ou supportées par une personne physique pendant la période imposable en vue de maintenir le droit à une licence professionnelle ou de maintenir un accès à la profession sont considérés comme des frais professionnels.».

Art. 122ter

L'article 122bis est d'application à partir de l'exercice d'imposition 2004.».

Raymond LANGENDRIES (CDH)
Alfons BORGINON (VU&ID)
Jacques CHABOT (PS)
Gérard GOBERT (AGALEV-ECOLO)
Dirk PIETERS (CD&V)
Eric VAN WEDDINGEN (MR)

N° 41 DU GOUVERNEMENT

Art. 122

In fine, remplacer les mots «1^{er} octobre 2003» par les mots «1^{er} juillet 2003».

VERANTWOORDING

De artikelen 10 en 11, §§ 2 tot 5, van de wet van 30 december 2002 moeten in werking treden op 11 april 2003 om de minister van Economie in staat te stellen alle wettelijke maatregelen te nemen met het oog op de erkenning van het onafhankelijk controleorganisme dat de noodzakelijke voorwaarden moet controleren tot het bekomen van de vrijstelling van verpakkingsbijdrage voorzien in artikel 371, § 3, 3° van de wet.

Voor wat betreft de andere artikelen moet de inwerkingtreding van de wet moet worden vastgesteld op 1 juli 2003. Deze datum ligt het dichtst bij de limietdatum van de wachtperiode die is vastgesteld door de Europese Commissie voor de toepassing van het KB dat de voorwaarden moet vastleggen voor het verlenen van vrijstelling van een verpakkingsbijdrage en van het MB dat de nadere regels moet uitwerken van de wet, met name 20 juni 2003, evenals de redelijke snelle verlaging van accijns op alle dranken en van de BTW op niet-alcoholische dranken.

Nr. 42 VAN DE REGERING

Art. 117

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 117. — In artikel 385 van de programmawet (I) van 24 december 2002 wordt na het eerste lid het volgende lid ingevoegd :

«De in het eerste lid bedoelde vrijstelling van storting, van de bedrijfsvoorheffing kan ook worden toegekend aan de wetenschappelijke instellingen die daartoe worden erkend bij een besluit vastgesteld na overleg in de Ministerraad en die bezoldigingen uitbetalen of toekennen ofwel aan assistent-onderzoekers ofwel aan postdoctorale onderzoekers.».

VERANTWOORDING

Het eerste lid van artikel 385 van de programmawet(I) van 24 december 2002 voorziet in een vrijstelling van storting van bedrijfsvoorheffing :

- voor universiteiten en hogescholen die bezoldigingen uitbetalen of toekennen aan assistent-onderzoekers en;
- voor het *Fonds national de la Recherche scientifique* en voor het Fonds voor wetenschappelijk onderzoek Vlaanderen die bezoldigingen uitbetalen of toekennen aan postdoctorale onderzoekers.

Het is passend om voor de erkende wetenschappelijke instellingen een gelijkaardig onderscheid te behouden om hen niet te bevoordelen in vergelijking met de instellingen die in het eerste lid van artikel 385 worden opgesomd.

De minister van Financiën,

Didier REYNDERS

JUSTIFICATION

Les articles 10 et 11, §§ 2 à 5, de la loi du 30 décembre 2002 doivent entrer en vigueur le 11 avril 2003 afin de permettre au ministre de l'Economie de prendre toutes les mesures légales en vue de l'agrément de l'organisme de contrôle indépendant destiné au contrôle des conditions nécessaires à l'octroi de l'exonération de la cotisation d'emballage prévue par l'article 371, § 3, 3° de la loi.

L'entrée en vigueur de la loi pour ce qui concerne les autres articles doit être fixée au 1^{er} juillet 2003, date la plus proche de la date limite de la période d'attente fixée par la Commission européenne pour l'application de l'arrêté royal fixant les conditions d'octroi de l'exonération de la cotisation d'emballage et de l'arrêté ministériel fixant les modalités d'application de la loi, à savoir le 20 juin 2003, aussi que de permettre la diminution assez rapide des accises sur toutes les boissons et de la TVA sur les boissons non alcoolisées.

N° 42 DU GOUVERNEMENT

Art. 117

Remplacer cet article comme suit :

«Art. 117. — A l'article 385 de la loi-programme (I) du 24 décembre 2002, il est inséré l'alinéa suivant après l'alinéa 1^{er} :

«La dispense de versement du précompte professionnel visée à l'alinéa 1^{er} peut également être octroyée à des institutions scientifiques qui sont agréées à cet effet par arrêté royal délibéré en Conseil des ministres et qui paient ou attribuent des rémunérations soit à leurs chercheurs assistants, soit à leurs chercheurs post-doctoraux.».

JUSTIFICATION

L'alinéa premier de l'article 385 de la loi-programme (I) du 24 décembre 2002 prévoit une dispense de versement du précompte professionnel :

- aux universités et écoles supérieures qui paient ou attribuent des rémunérations à des chercheurs assistants et
- au Fonds National de la Recherche scientifique et au Fonds voor Wetenschappelijk Onderzoek-Vlaanderen qui paient ou attribuent des rémunérations aux chercheurs post-doctoraux.

Il convient, au niveau des institutions scientifiques agréées de maintenir une distinction similaire pour ne pas les favoriser par rapport aux institutions citées dans le premier alinéa de l'article 385.

Le ministre des Finances,

Didier REYNDERS

Nr. 43 VAN MEVROUW GERKENS c.s.

Art. 131

De inleidende volzin vervangen door de volgende bepalingen :

«Bij de Belgische overheid kunnen een of meer registratiekantoren worden opgericht die ermee worden belast een gebruikersnummer toe te wijzen aan de natuurlijke personen die door die overheid aangeboden elektronische diensten wensen te gebruiken.

Daartoe en om de identiteit van de aanvrager te verifiëren kunnen de registratiekantoren mededeling eisen van de gegevens die voorkomen op de onderstaande documenten : «.

Nr. 44 VAN MEVROUW GERKENS c.s.

Art. 132

De inleidende volzin vervangen als volgt :

«In het raam van de in het vorige artikel bedoelde toewijzingsprocedure hebben de overeenkomstig dat artikel opgerichte registratiekantoren en de onderaannemers daarvan , voor de toewijzing van het gebruikersnummer en uitsluitend met het doel de juistheid van de meegedeelde gegevens te verifiëren, toegang tot :».

VERANTWOORDING

Die twee amendementen hebben tot doel rekening te houden met de suggesties die de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer hebben gedaan «gelet op de dubbelzinnige formulering van de ontworpen tekst» en «gelet op het ernstige gevaar dat de persoonlijke levenssfeer van de burgers buitensporig wordt aangetast» door de tekst zoals hij thans is geredigeerd.

Muriel GERKENS (AGALEV-ECOLO)
Daniel BACQUELAINE (MR)
Hugo COVELIERS (VLD)
Claude EERDEKENS (PS)
Raymond LANGENDRIES (CDH)
Géraldine PELZER-SALANDRA (AGALEV-ECOLO)
Paul TANT (CD&V)
Dirk VAN DER MAELEN (SP.A)

N° 43 DE MME GERKENS ET CONSORTS

Art. 131

Remplacer la phrase liminaire par les dispositions suivantes :

«Il peut être créé, auprès des pouvoirs publics belges, un ou plusieurs bureaux d'enregistrement qui sont chargés d'attribuer un numéro d'utilisateur aux personnes physiques qui souhaitent utiliser des services électroniques offerts par ces pouvoirs publics.

A cette fin et aux fins de vérification de l'(identité du demandeur, le ou les bureaux d'enregistrement pourront exiger la communication des données figurant sur les documents suivants :».

Nr. 44 DE MME GERKENS ET CONSORTS

Art. 132

Remplacer la phrase liminaire par la disposition suivante :

«Dans le cadre de la procédure d'attribution prévue par l'article précédent, le ou les bureaux d'enregistrement créés en vertu dudit article et leurs sous-traitants, ont, pour l'attribution du numéro d'utilisateur et aux seules fins de vérification de l'exactitude des données communiquées, accès :».

JUSTIFICATION

Ces deux amendements visent à intégrer les suggestions que la Commission de la Protection de la Vie privée formule «en raison des ambiguïtés du texte en projet» et «au vu des risques graves d'atteinte disproportionnée à la vie privée des citoyens» que son libellé actuel autorise.

Nr. 45 VAN DE HEER ANSOMS

Hoofdstuk 11 – Opschrift

Het opschrift van het hoofdstuk 11 vervangen als volgt :

«Hoofdstuk 11. Organisatie van het woon-werkverkeer met verplichte bedrijfsvervoerplannen.».

VERANTWOORDING

Het hoofdstuk in de programmawet, zoals dat is opgenomen in de programmawet zelf, heeft niet de minste toegevoegde waarde om bij te dragen tot de oplossing van het vraagstuk van de bereikbaarheid.

De houding van de regering en de sociale partners i.v.m. het woon-werkverkeer.

De regering verdedigt geen verplichte bedrijfsvervoerplannen. Maar wat ze nu op dit moment doet, brengt helemaal geen zoden aan de dijk. Wat ze nu wil is een inventaris opmaken van de bestaande toestand van de woon-werkmobiliteit. In het kader daarvan zullen de ondernemingen verplicht worden de gegevens over het woon-werkverkeer van hun werknemers te verzamelen en door te geven aan regionaal op te richten centra. En van daaruit zal men bekijken wat men verder kan doen.

Welke zijn de motieven van de sociale partners om met de voorstellen van de regering akkoord te gaan ?

Voor hen is het goed te studeren, te diagnosticeren e.d., zolang ze zelf maar geen concrete inspanningen moeten doen. Met de aanpak van de regering kunnen zij het eens zijn, omdat zij zich weer een tijd ontslagen acht van haar eigen verantwoordelijkheid voor de woon-werkmobiliteit. Daarom ook is de aanpak van de minister contraproductief, om niet te zeggen : een pervers signaal naar de werkgevers toe. Waar er een goede evolutie was bij de sociale partners om de algemene verplichting te aanvaarden, heeft de regering deze gunstige evolutie afgebroken en zijn zij opnieuw in hun egestelling gekropen.

Wat de vakbonden betreft : hun vertegenwoordigers in de N.A.R. en in de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven worden voorbijgestoken door de vakbonden in het veld zelf, want daar is er grote interesse om aan de slag te gaan. De christelijke arbeidersbeweging heeft in alle geval destijds reeds duidelijk stelling genomen voor de uitwerking van verplichte bedrijfsvervoerplannen. Hoe de socialistische arbeidersbeweging in zijn geheel reageert is ons niet bekend. Maar destijds, rond de tijd van de goedkeuring van het wetsvoorstel, voerde het ABVV acties om bedrijfsvervoerplannen in de aandacht te brengen van werkgevers en werknemers.

N° 45 DE M. ANSOMS

Chapitre 11 – Intitulé

Remplacer l'intitulé du chapitre 11 par l'intitulé suivant :

« Chapitre 11. Organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise obligatoires ».

JUSTIFICATION

Tel qu'il est repris dans la loi-programme même, ce chapitre ne contribue d'aucune façon à résoudre le problème de l'accessibilité.

L'attitude du gouvernement et des partenaires sociaux à l'égard des déplacements entre le domicile et le lieu de travail

Le gouvernement ne défend pas l'idée de plans de transports d'entreprise obligatoires. Son projet actuel ne fait toutefois pas avancer les choses. Actuellement, il tient à dresser l'inventaire de la situation existante en matière de mobilité entre le domicile et le lieu de travail. Dans ce cadre, les entreprises seront tenues de collecter les données relatives au déplacement de leurs travailleurs entre le domicile et le lieu de travail afin de les communiquer à des centres à créer au niveau régional. C'est sur la base de ces données que l'on examinera les possibilités futures.

Quels sont les motifs qui incitent les partenaires sociaux à marquer leur accord sur les propositions du gouvernement ?

L'idée de faire des études, de poser des diagnostics, etc. convient aux partenaires sociaux *tant qu'ils ne doivent pas consentir eux-mêmes de vrais efforts*. Ils peuvent souscrire à la manière dont le gouvernement aborde le problème, dès lors qu'ils se sentent provisoirement déchargés de leur propre responsabilité en matière de mobilité entre le domicile et le lieu de travail. C'est également la raison pour laquelle l'approche du ministre est contre-productive, pour ne pas dire qu'elle adresse un signal pervers aux employeurs. Alors que l'idée d'une obligation générale faisait son chemin parmi les partenaires sociaux, le gouvernement a interrompu cette évolution favorable et les partenaires sociaux se sont remis en boule comme les hérissons.

En ce qui concerne les organisations syndicales : leurs représentants au sein du Conseil national du travail et du Conseil central de l'économie se font déborder par les syndicalistes actifs sur le terrain, car ceux-ci ont hâte de faire avancer les choses. À l'époque, le mouvement ouvrier chrétien a en tout cas déjà pris clairement position en faveur de l'établissement de plans de transports d'entreprise obligatoires. Nous ignorons comment le mouvement ouvrier socialiste réagit dans son ensemble. Toutefois, nous nous souvenons qu'au moment de l'adoption de la proposition de loi, la FGTB a lancé des actions afin d'attirer l'attention des employeurs et des travailleurs sur les plans de transports d'entreprise.

Wat de werkgevers betreft : hier en daar heb je inderdaad een grote onderneming met een bedrijfsvervoerplan, het ene al beter geslaagd dan het andere. Enkele jaren geleden is Janssen Pharmaceutica in Beerse bij Turnhout – een fileprobleem is er op de Turnhoutsebaan (nog) niet, ook niet tijdens de ochtend- of avondspits – gestart met de uitvoering van zulk plan : het resultaat is dat 25 % van de werknemers, die met de auto naar het werk kwamen, nu met carpooling komen.

Maar globaal bekeken zijn de werkgevers voorlopig enkel bereid tot een bedrijfsvervoerplan als het past in hun imago building. Op basis van vrijwilligheid komt men echt niet verder.

De regering gaat haar verantwoordelijkheid uit de weg.

Wij hebben het gevoel dat de regering niet gelooft in bedrijfsvervoerplannen. Dat klopt alleen maar voor zover ze een vrijblijvende zaak zijn. En zolang de werkgevers zich niet verantwoordelijk gaan voelen voor het woon-werkverkeer in hun onderneming, zal de bijdrage van de vrijwillige bedrijfsvervoerplannen tot de beheersing van de mobiliteit nihil zijn. Ze zullen een stevige por in de rug moeten krijgen, een verplichting dus.

De bijdrage van bedrijfsvervoerplannen tot een betere mobiliteit zal wel degelijk enige betekenis hebben wanneer het gaat om een solidaire inspanning van de collectiviteit van werkgevers en werknemers, met een veralgemening van de bedrijfsvervoerplannen, op basis van een verplichting. Als ze verplicht gemaakt worden en als er ook een degelijk vervoersmanagement op bedrijfsniveau ontstaat, dan durven we zonder omwegen stellen dat het autogebruik in het woon-werkverkeer globaal gezien gemiddeld afgeremd wordt met 25 %, wat een vermindering met 10 à 15 % zou kunnen betekenen van de ochtend- en avondspits.

Veralgemeende en verplichte bedrijfsvervoerplannen behoren tot het welbegrepen eigenbelang, niet alleen van de werkgevers, maar ook naar de werknemers.

De goede bereikbaarheid is altijd een economische troef geweest voor ons land. Werknemers komen dan op tijd, en het «just-in-time-principe» van het goederenvervoer is dan ook realiseerbaar. De toenemende congestie is een reële bedreiging voor dit gunstige macro-economische kader. In een enquête van het VEV enkele jaren geleden stelde 20 % van de geënquêteerde werkgevers dat zij overwegen te delocaliseren bij een verdere daling van de bereikbaarheid.

Het is ook belangrijk de effecten van bedrijfsvervoerplannen te bekijken wanneer ze niet veralgemeend verplicht worden gemaakt.

Op de eerste plaats zou het effect in het woon-werkverkeer nauwelijks te merken of althans veel kleiner zijn. Het is onze bedoeling om een maximaal effect te krijgen inzake vermindering van het autogebruik in het woon-werkverkeer.

En ce qui concerne les employeurs : on trouve effectivement l'une ou l'autre grande entreprise appliquant un plan de transports d'entreprise plus ou moins réussi. Il y a quelques années, Janssen Pharmaceutica, à Beerse, près de Turnhout, a lancé un plan de transports d'entreprise, alors qu'il n'y avait pourtant pas (encore) de bouchons sur la *Turnhoutsebaan*, pas même à l'heure de pointe en début ou en fin de journée. Le résultat en a été que 25% des travailleurs qui se rendaient au travail en voiture recourent à présent au covoiturage.

D'une manière générale, les employeurs ne sont cependant disposés à appliquer un plan de transports d'entreprise que si cela contribue à la bonne image de leur entreprise. On n'obtiendra pas de meilleurs résultats, tant que ces plans resteront facultatifs.

Le gouvernement n'assume pas ses responsabilités

Nous avons le sentiment que le gouvernement ne croit pas en l'utilité des plans de transports d'entreprise. Il marque son accord sur ce dossier, mais uniquement dans la mesure où ces plans restent facultatifs. Tant que les employeurs n'auront pas le sentiment qu'ils ont une responsabilité à assumer au niveau des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, la mise en œuvre d'un système facultatif de plans de transports d'entreprise n'améliorera aucunement la gestion de la mobilité. On devrait fortement inciter les employeurs à mettre en œuvre de tels plans, en d'autres termes, les y contraindre.

La contribution des plans de transports d'entreprise à une meilleure gestion de la mobilité ne pourra être significative que s'il y a un effort de solidarité de la part de l'ensemble des employeurs et des travailleurs et si l'on généralise ces plans de transports d'entreprise, en les rendant obligatoires. Si ces plans deviennent obligatoires et si les entreprises commencent également à mener une gestion sérieuse des déplacements, nous pouvons dire sans détours que l'utilisation de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sera réduite de 25 %, ce qui pourrait représenter une diminution de 10 à 15 % de la circulation pendant les heures de pointe du matin et du soir.

Il est évident que le fait de généraliser et de rendre obligatoires les plans de transports d'entreprise ira dans le propre intérêt non seulement des employeurs, mais également des travailleurs.

La facilité d'accès a toujours été un atout économique pour notre pays. Les travailleurs arrivent à l'heure et le principe du «just in time» dans le cadre du transport de marchandises peut dès lors être respecté. L'engorgement croissant des voies d'accès constitue une menace réelle pour ce contexte macro-économique favorable. Dans une enquête réalisée par le VEV il y a quelques années, 20 % des employeurs interrogés avaient déclaré qu'ils envisageaient de délocaliser leur entreprise vers un lieu plus accessible.

Il importe également d'envisager les conséquences des plans de transports d'entreprise s'ils ne sont pas rendus obligatoires.

Premièrement, l'effet sur les déplacements entre le domicile et le lieu de travail serait à peine perceptible ou, du moins, bien plus faible. Notre intention est d'obtenir un effet maximal en ce qui concerne la réduction de l'utilisation de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

En voor zover het effect van vrijwillige bedrijfsvervoerplannen dan toch te merken zou zijn, zouden de werkgevers die de inspanning van een bedrijfsvervoerplan niet doen, profiteren van een verbetering van de macro-economische context, die gerealiseerd wordt door de werkgevers die hun verantwoordelijkheid voor het woon-werkverkeer WEL opnemen. Dat komt eigenlijk neer op een concurrentievervalsing.

Op de derde plaats is het niet uitgesloten dat vrijwillige bedrijfsvervoerplannen bij een aantal werkgevers vlug zullen verwateren of sneuvelen als zij zien dat ze te weinig effect hebben (omwille van het gebrek aan verplichting).

Is de verplichting zinloos voor werkgevers buiten de congestiegebieden?

Op de eerste plaats mag men het bereikbaarheidsprobleem niet reduceren tot de files rond de grote steden : zeker de « provinciesteden », maar ook meer en meer landelijke gebieden kennen – zij het in mindere mate – toenemende bereikbaarheidsproblemen (b.v. bepaalde kruispunten of verkeersknooppunten in landelijke gebieden waar nu reeds tijdens de piekuren op één kruispunt of over een lengte van enkele honderden meter 10 à 15 minuten verloren worden).

Op de tweede plaats is er nog een ander bereikbaarheidsprobleem, nl. voor niet-autobestuurders. Uit het onderzoek van de Hogeschool voor Verkeerskunde in Diepenbeek blijkt dat er een structureel verband is tussen werkloosheid en het al dan niet hebben van een rijbewijs. Bij de werklozen hebben 26,3 % van de werklozen geen rijbewijs, bij de arbeiders en de bedienden ligt dat percentage respectievelijk op 10,3 % en 3,6 %. Het niet-hebben van een rijbewijs bevordert de vervoersarmoede en van daaruit ook de kansen op de arbeidsmarkt. En waar is het niet-hebben van een rijbewijs dan het meest negatief ? Uitgerekend in de landelijke gebieden, waar minder congestie is maar waar ook het openbaar vervoer veel minder uitgebouwd is. M.a.w. (verplichte) bedrijfsvervoerplannen hebben ook een sociale functie, vooral buiten de zware congestiegebieden, in die zin dat bedrijfsvervoerplannen de kansen van niet-autobezitters of niet-bezitters van een rijbewijs op de arbeidsmarkt kunnen verbeteren.

Op de derde plaats blijft er hoe dan ook het ecologisch probleem. Zowel binnen als buiten de zware congestiegebieden is de auto vervuilend. Men mag van de werkgevers en de werknemers verwachten dat zij een bijdrage leveren tot de beperking van de luchtverontreiniging van het autoverkeer, net zoals de werkgevers aanvaard hebben dat zij maatregelen moeten nemen om de luchtverontreiniging van hun bedrijf zelf (b.v. schoorsteenfilters die aan strenge normen beantwoorden) binnen aanvaardbare perken te houden. Het verkeer is één van de belangrijkste bronnen van luchtverontreiniging, en dus ook van de volksgezondheid. Neem nu de ozonvorming. In Groot-Brittannië is bestudeerd dat het jaarlijkse aantal doden dat valt ten gevolge van de ozonvorming het drievoud bedraagt van het aantal dodelijke verkeersslachtoffers. Bedrijfsvervoerplannen

Deuxièmement, pour autant que l'effet d'un système facultatif puisse être observé, les employeurs qui ne font pas l'effort de mettre en œuvre un tel plan, profiteraient de l'amélioration du contexte macroéconomique, amélioration réalisée par les employeurs qui, eux, assument leurs responsabilités au niveau des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. En d'autres termes, ce serait une distorsion de concurrence.

Troisièmement, il n'est pas exclu que des plans de transports d'entreprise facultatifs aient pour conséquence qu'un certain nombre d'employeurs réduisent leurs efforts ou renoncent à poursuivre leurs efforts s'ils constatent que les résultats sont insuffisants (en raison de l'absence de contrainte).

Cette obligation a-t-elle un sens pour les employeurs établis à l'extérieur des zones congestionnées ?

Premièrement, on ne peut pas réduire les problèmes d'accessibilité aux embouteillages autour des grandes villes : s'il est clair que les « villes de province » connaissent ce type de problème, les régions rurales y sont confrontées de plus en plus, certes dans une moindre mesure (certains carrefours ou ronds-points en région rurale connaissent, par exemple, aux heures de pointe, des files d'attente de dix à quinze minutes sur une distance de plusieurs centaines de mètres).

Deuxièmement, les autres usagers de la route, à savoir ceux qui ne sont pas automobilistes, sont également en butte à des problèmes d'accessibilité. Il ressort d'une étude réalisée par la *Hogeschool voor Verkeerskunde* de Diepenbeek qu'il existe un rapport structurel entre le chômage et le fait de posséder un permis de conduire. Parmi les chômeurs, 26,3 % ne possèdent pas de permis de conduire, tandis que, chez les travailleurs et les employés, ce pourcentage se chiffre respectivement à 10,3% et à 3,6 %. Le fait de ne pas posséder de permis de conduire augmente la précarisation en matière de transport et réduit dès lors les chances sur le marché de l'emploi. Et dans quelles régions le fait de ne pas posséder de permis de conduire a le plus de conséquences ? Précisément dans les régions rurales, où l'on enregistre le moins de problème de congestionnement mais où le transport public est également le moins développé. En d'autres termes, les plans de transport d'entreprises (obligatoires) jouent également un rôle social, surtout à l'extérieur des zones très congestionnées, en ce sens que les plans de transport d'entreprises augmentent les chances sur le marché de l'emploi des personnes qui ne possèdent pas de véhicule ni de permis de conduire.

Troisièmement, il reste de toute façon le problème écologique. L'automobile est un facteur polluant à l'intérieur comme à l'extérieur des zones très congestionnées. On serait en droit d'attendre des employeurs et des travailleurs qu'ils contribuent à limiter la pollution atmosphérique occasionnée par le trafic automobile, à l'instar des employeurs qui ont accepté de prendre des mesures afin de maintenir la pollution atmosphérique de leur usine dans des limites acceptables (en plaçant, par exemple, sur leurs cheminées, des filtres répondant à des normes strictes). Le trafic automobile est l'une des principales sources de pollution atmosphérique, et donc de problèmes pour la santé publique. Prenons le problème de la formation d'ozone. Une étude réalisée en Grande-Bretagne a révélé que le nombre annuel de décès dus à la formation d'ozone est trois fois plus

hebben, onafhankelijk van de vraag of ze nu in congestiegebieden of daarbuiten worden uitgevoerd, ook een ecologische functie.

De sociale partners hebben een verantwoordelijkheid voor de verplaatsingswijze van de werknemers.

Het is nuttig aan te stippen dat het bedrijfsleven ook een maatschappelijke verantwoordelijkheid heeft te dragen. De sociaal-economische ontwikkelingen in het na-oorlogse België tonen aan dat de sociale partners een actieve rol hebben gespeeld in het ontwikkelen van de 'welvaartstaat'.

Werkgeversorganisaties hebben zich mee geëngageerd voor de uitbouw op sociaal vlak. Werknemersorganisaties van hun kant hebben zich geëngageerd voor het opdrijven van de productiviteit.

De economische crisis en het gebrek aan mogelijkheden om nieuwe welvaart te verdelen, zorgen ervoor dat de sociale partners de maatschappelijke kosten die voortvloeien uit nieuwe maatschappelijke evoluties liever afwentelen op de overheid.

Het feit dat de ondernemingen reeds een groot gedeelte van de maatschappelijke verantwoordelijkheid dragen, is toe te schrijven aan het rechtstreeks belang dat ondernemingen hebben bij een «sociale vrede» in de meest ruime zin.

Op het vlak van verkeer hebben de werkgevers hun verantwoordelijkheid opgenomen inzake:

- de aansprakelijkheid voor verkeersongevallen van de werknemers bij de woon-werkverplaatsingen;
- de verantwoordelijkheid voor het organiseren van bedrijfsvervoer in de ondernemingen waar nachtarbeid wordt verricht ;
- een tussenkomst in het openbaar vervoersabonnement van de werknemers.

Andere voorbeelden die getuigen van de maatschappelijke verantwoordelijkheid die het bedrijfsleven op zich neemt:

- inspanningen in het kader van Betaald Educatief Verlof (0,04% op de loonmassa). Aanvankelijk in het leven geroepen om de vorming en opleiding van werknemers op peil te houden of te verbeteren.

In de praktijk komen de gevolgde opleidingen niet altijd ten goede aan het functioneren van de betrokken werknemer in de onderneming. In veel gevallen gaat het eerder om «hobby-cursussen» waar het aspect «vrije tijdsbesteding» een centrale rol speelt in plaats van «professionele vooruitgang» (cursussen bloemschikken e.d.).

- Inzake kinderopvang (0,05% op de loonmassa) levert het bedrijfsleven een inspanning in de financiering van projecten inzake kinderopvang. Ook hier speelt een maatschappelijk belang. Indien de werknemersomwille van de kinderlast niet zouden kunnen rekenen op kinderopvang stijgt het absentisme in

élevé que le nombre de victimes de la route. Les plans de transport d'entreprises jouent également un rôle écologique, qu'ils soient mis en œuvre à l'intérieur ou à l'extérieur des zones congestionnées.

Les interlocuteurs sociaux ont une responsabilité en ce qui concerne le mode de déplacement des travailleurs.

Il est utile de souligner que les entreprises ont également une responsabilité sociale. L'évolution socioéconomique qu'a connue la Belgique de l'après-guerre montre que les interlocuteurs sociaux ont joué un rôle actif dans le développement de l'« État-providence ».

Les organisations patronales se sont également engagées à développer l'aspect social. Les organisations de travailleurs se sont engagées, quant à elles, à accroître la productivité.

La crise économique et le manque de moyens permettant de répartir la nouvelle prospérité font que les interlocuteurs sociaux préfèrent faire supporter par les pouvoirs publics les coûts sociaux résultant de nouvelles évolutions sociales.

Le fait que les entreprises assument d'ores et déjà une grande part de la responsabilité sociale s'explique par l'intérêt direct qu'ont les entreprises à ce que règne la « paix sociale » au sens le plus large.

En ce qui concerne la circulation, les employeurs ont pris leurs responsabilités pour ce qui est de :

- la responsabilité en matière d'accidents de la circulation des travailleurs survenus lors de déplacements entre le domicile et le lieu du travail ;
- la responsabilité de l'organisation de transports d'entreprise dans les entreprises où l'on travaille la nuit ;
- l'intervention dans l'abonnement de transports en commun des travailleurs.

Voici d'autres exemples qui attestent que les entreprises assument une part de la responsabilité sociale :

- les efforts fournis dans le cadre du congé-éducation payé (0,04% de la masse salariale), qui avait initialement été créé pour maintenir à niveau ou améliorer la formation des travailleurs.

Dans la pratique, les formations suivies ne sont pas toujours bénéfiques en ce qui concerne l'activité du travailleur concerné au sein de l'entreprise. Dans de nombreux cas, il s'agit plutôt de « cours de bricolage », dans le cadre desquels l'aspect «loisirs» prime l'aspect «progrès professionnels» (il s'agit, par exemple, de cours de composition florale).

- En ce qui concerne la garde d'enfants (0,05% de la masse salariale), les entreprises fournissent un effort au niveau du financement de projets concernant cette garde. L'intérêt social joue également un rôle en l'occurrence. Si les travailleurs ayant des enfants à charge ne pouvaient pas bénéficier de la garde

de ondernemingen en het (on-)eigenlijk gebruik van sociale zekerheidsuitkeringen.

Deze problemen – die uiteraard zeer reëel zijn – en de daaruit voortvloeiende verplichtingen hebben bovendien een kleinere impact op de economische productie dan het dichtslibbend verkeer dat de economische troef van een goede bereikbaarheid hypothekeert. Het is dan ook onbegrijpelijk dat werkgeversorganisaties problemen hebben met verplichte bedrijfsvervoerplannen terwijl ze wel de verantwoordelijkheid op zich zouden nemen voor aangelegenheden die hen minder economische baten zouden bijbrengen.

Deze bedrijfsvervoerplannen bieden tenslotte niet alleen een antwoord op het mobiliteitsprobleem, maar tevens ook op een aantal sociale problemen met gevolgen voor de arbeidssituatie.

Stress is een nieuwe ziekte bij de beroepsbevolking. De oorzaken en de impact van stress zijn tot op heden niet exact te analyseren. Werkdruk en jobonzekerheid zijn onmiskenbaar aanwijsbare oorzaken... Wie als werknemer elke dag krijgt af te rekenen met verkeersdruk brengt de spanningen die daaruit voortvloeien mee naar zijn job. Te veel aan stress leidt tot absentisme in ondernemingen.

Te laat komen op het werk veroorzaakt bedrijfsorganisatorische spanningen op de werkvloer.

Tal van deze argumenten zijn moeilijk te becijferen, maar het staat vast dat een vlot woon-werkverkeer werknemers bespaart van een bijkomende «druk».

Een algemene databank helpt het woon-werkverkeer niets vooruit.

Als de werkgevers een overzicht hebben van de toestand wat hun bedrijf betreft, en dat overzicht eventueel kunnen samenleggen met andere bedrijven in een industriezone of een KMO-zone, dan hebben zij voldoende om aan de slag te gaan. Welnu, de diagnose van het woon-werkverkeer op dat niveau zit als verplichting in het wetsvoorstel dat door de heer Verhofstadt en door mevrouw Durant naar de verdoemenis is verwezen.

Ook de overheid of de openbaar vervoersmaatschappijen zijn nauwelijks of niet gebaat met zulke onvolledige databank.

Is het zinnig dat de overheid een globaal overzicht krijgt van de woon-werkverkeersstromen? Uiteraard, omdat zij op die manier de organisatie van het openbaar vervoer tijdens de pieken meer adequaat kan maken.

MAAR: het feit dat het inputten van gegevens beperkt wordt tot werkgevers met minstens 100 werknemers, betekent dat de databank – voorzover zij op algemene medewerking kan rekenen en ook goed functioneert – gegevens zal hebben over

d'enfants, l'absentéisme au sein des entreprises augmenterait et l'usage impropre de prestations de sécurité sociale irait croissant.

Ces problèmes – qui sont évidemment tout à fait réels – et les obligations qui en découlent, ont en outre une incidence moins importante sur la production économique que la congestion de la circulation, qui réduit à néant l'atout économique que constitue une bonne accessibilité. Il est dès lors incompréhensible que les plans de transports d'entreprises posent problème aux organisations patronales, alors qu'elles assumeraient leurs responsabilités lorsqu'il s'agit de questions dont elles tireraient moins de bénéfices économiques.

Enfin, ces plans de transports d'entreprise apportent une solution non seulement au problème de la mobilité, mais aussi à un certain nombre de problèmes sociaux qui ont une incidence sur le travail.

Le stress constitue un nouveau mal qui frappe la population active. Les causes et les effets du stress ne sont pas encore exactement connus. Le rythme de travail élevé et l'insécurité d'emploi sont incontestablement des causes de stress... Le travailleur qui se trouve chaque jour pris dans les embouteillages subit des tensions qui l'accompagnent tout au long de sa journée de travail. Un stress trop intense est à l'origine de l'absentéisme dans les entreprises.

Le fait d'arriver en retard au travail génère des tensions au niveau de l'organisation de l'entreprise.

Nombre de ces arguments sont difficiles à chiffrer, mais il est établi que le bon déroulement des déplacements entre le lieu de travail et le domicile constitue un facteur de stress en moins pour les travailleurs.

Une banque de données générale ne permet pas d'optimiser les déplacements entre le lieu de travail et le domicile.

Les employeurs devraient avoir un point de la situation en ce qui concerne leur entreprise et éventuellement se concerter avec d'autres entreprises dans une zone industrielle ou une zone PME. Or, l'établissement du diagnostic des déplacements entre le lieu de travail et le domicile constitue à ce niveau une obligation aux termes de la proposition de loi que M. Verhofstadt et Mme Durant ont jetée aux oubliettes.

Les pouvoirs publics et les sociétés de transports en commun ne peuvent pas non plus tirer profit d'une telle banque de données incomplète.

Y a-t-il un intérêt à donner aux pouvoirs publics un aperçu global des déplacements entre le lieu de travail et le domicile? Évidemment, puisqu'ils peuvent ainsi mieux organiser les transports en commun aux heures de pointe.

MAIS: le fait que seuls les employeurs occupant au moins 100 travailleurs introduisent leurs données signifie que la banque de données – pour autant qu'elle puisse compter sur la collaboration de tous et fonctionne bien – ne contiendra de don-

40 % van alle woon-werkverplaatsingen. Ongeveer 60 % van de werknemers in ons land werkt dus in KMO's, in kleine instellingen enz. !!!

| Grootte van het bedrijf | % werknemers in België |
|--------------------------|------------------------|
| Meer dan 1000 werknemers | 10 % |
| Meer dan 500 werknemers | 17 % |
| Meer dan 200 werknemers | 30 % |
| Meer dan 100 werknemers | 40 % |
| Meer dan 50 werknemers | 60 % |

Wat is de beleidsrelevantie voor de overheid van een databank die, in het beste geval, maximum 40 % van de relevante gegevens over het woon-werkverkeer in het land kan opslaan ?

De databank zal nooit aan zijn maximum van 40 % van de relevante gegevens over de woon-werkstromen komen.

1. De motivatie om mee te werken zal bijzonder laag zijn, omdat de ondernemingen er geen baat bij hebben.
2. Er is bovendien in geen sanctie voorzien.

Nr. 46 VAN DE HEER ANSOMS

Art. 159

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 159. — Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° werknemers : de personen die zijn tewerkgesteld krachtens een arbeids-overeenkomst of die anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst, arbeid verrichten onder het gezag van een andere persoon ;

2° werkgevers : de personen die in dit artikel bedoelde personen tewerkstellen ;

3° woon-werkverkeer : de verplaatsingen van de werknemers tussen de woonplaats en de arbeidsplaats met inbegrip van het tijdstip van de verplaatsingen, de huisarbeid, de vergoedingen en de tegemoetkomingen van de werknemer voor verplaatsingskosten, de keuze van het voertuig met inbegrip van het gemeenschappelijk of individueel karakter ervan, het parkeren of stallen van het voertuig ;

4° arbeidsplaats : elke plaats waar arbeid wordt verricht ;

nées que sur 40% des déplacements entre le lieu de travail et le domicile. Environ 60% des travailleurs belges travaillent donc dans des PME, dans de petites institutions, etc. !!!

| Grandeur de l'entreprise | % de travailleurs en Belgique |
|---------------------------|-------------------------------|
| Plus de 1000 travailleurs | 10% |
| Plus de 500 travailleurs | 17% |
| Plus de 200 travailleurs | 30% |
| Plus de 100 travailleurs | 40% |
| Plus de 50 travailleurs | 60% |

Quel est l'intérêt pour les pouvoirs publics d'une banque de données qui, dans le meilleur des cas, contient tout au plus 40% des données relatives aux déplacements entre le lieu de travail et le domicile ?

La banque de données ne contiendra jamais 40% des données pertinentes sur les déplacements entre le lieu de travail et le domicile.

1. Les entreprises ne seront pas très motivées pour y collaborer, étant donné qu'elles n'en tirent aucun profit.
2. Aucune sanction n'est en outre prévue.

N° 46 DE M. JOS ANSOMS

Art. 159

Remplacer cet article par la disposition suivante:

« Art. 159 — Pour l'application de la présente loi, il y a lieu d'entendre par :

1° travailleurs : les personnes occupées au travail en vertu d'un contrat de travail ou qui, autrement qu'en vertu d'un contrat de travail, fournissent des prestations de travail sous l'autorité d'une autre personne ;

2° employeurs : les personnes qui occupent les personnes visées au présent article ;

3° déplacement entre le domicile et le lieu de travail: les déplacements effectués par les travailleurs entre le domicile et le lieu de travail, y compris le moment des déplacements, le travail à domicile, les indemnités et interventions de l'employeur dans les frais de déplacement, le choix du véhicule, que celui-ci soit destiné à un usage collectif ou individuel et le stationnement du véhicule ;

4° lieu de travail : tout endroit où le travail est effectué ;

5° mobiliteitspremie : een vergoeding die tot doel heeft het autovolume en de autoratio te verminderen ;

6° auto : elk motorvoertuig bedoeld in artikel 2.21 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement van de politie op het wegverkeer ;

7° autoratio : de procentuele verhouding tussen de werknemers met privé-voertuig in het woon-werkverkeer en het totaal aantal werknemers ;

8° autovolume : het aantal kilometers dat jaarlijks wordt afgelegd in het woon-werkverkeer met auto's waarin enkel één werknemer heeft plaatsgenomen ;

9° bedrijfsvervoerplan : een plan dat is opgesteld volgens de bepalingen van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten, teneinde het autovolume en de autoratio in een ondernemingen of een groep van ondernemingen te verminderen ;

10° onderneming : de technische bedrijfseenheid zoals vastgesteld in toepassing van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk ;

11° gemeenschappelijke vervoerwijze : elk voertuig dat ten minste twee werknemers vervoert. ».

VERANTWOORDING

Dit amendement lijnt de betekenis af van de begrippen die in deze wetsbepalingen omtrent de verplichte bedrijfsvervoerplannen gebruikt worden.

Nr. 47 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 160

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 160 — § 1. De werkgever stelt een bedrijfsvervoerplan op voor elke onderneming waar gewoonlijk een gemiddelde van ten minste 50 werknemers zijn tewerkgesteld, zoals bepaald in artikel 49 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

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

5° prime de mobilité : une prime qui a pour objectif de réduire le volume des déplacements et le taux d'utilisation de la voiture;

6° voiture : tout véhicule motorisé visé à l'article 2.21 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant le règlement général de police en matière de trafic routier;

7° taux d'utilisation de la voiture : le rapport exprimé en pourcentage entre les travailleurs utilisant un véhicule privé pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et le nombre total de travailleurs;

8° volume de voitures : le nombre de kilomètres parcourus en voiture ne transportant qu'un travailleur pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

9° plan de transports d'entreprise : un plan qui est élaboré selon les dispositions de la présente loi et ses arrêtés d'exécution afin de réduire le volume de voitures et le taux d'utilisation de la voiture dans une entreprise ou dans un groupe d'entreprises;

10° entreprise : l'unité technique d'exploitation fixée en application de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail;

11° moyen de transport collectif : tout véhicule qui transporte au moins deux travailleurs. ».

JUSTIFICATION

Cet amendement définit clairement les notions qui sont utilisées dans les dispositions légales proposées concernant les plans de transports d'entreprise.

N°47 DE M. **ANSOMS**

Art. 160

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 160. — § 1^{er}. L'employeur élabore un plan de transports d'entreprise pour chaque entreprise qui occupe habituellement en moyenne 50 travailleurs au moins, au sens de l'article 49 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail.

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

§ 2. Onverminderd de bevoegdheden van de Ondernemingsraad legt elke werkgever het plan ter advies voor aan zijn Comité voor Preventie en Bescherming op het werk.

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

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

VERANTWOORDING

Bedrijfsvervoerplannen die betrekking hebben op ondernemingen die in elkaars nabijheid liggen kunnen de positieve effecten van zulke plannen fors opdrijven. Daarom wordt de bepaling bewust ingebouwd dat ondernemingen ook kunnen samenwerken bij het uitwerken van bedrijfsvervoerplannen.

Een bedrijfsvervoerplan kan maar ten volle slagen als het gedragen wordt door de werkgever en de werknemers. Bijgevolg is het bedrijfsvervoerplan ook een aangelegenheid voor het sociaal overleg. Het Comité voor Preventie en Bescherming op het werk is daarvoor goed geplaatst omdat het woon-werkverkeer vanuit het oogpunt van de werknemers ook hun welzijn ten zeerste bevordert, zowel op het werk als na thuiskomst in het gezin.

Het is aan de Koning om de termijnen te bepalen waarbinnen de ondernemingen een bedrijfsvervoerplan hebben. Zo zou de Koning kunnen beginnen met de zeer grote ondernemingen, om stilaan (b.v. jaar per jaar), dezelfde verplichting ook op te leggen aan ondernemingen b.v. met 500 werknemers, daarna met 200 werknemers, daarna met 100 werknemers enz. Op die manier worden ook de studiebureaus niet overvraagd met allerlei opdrachten, en is er ook ruimte voor kwaliteit.

In bepaalde ondernemingen heeft het geen zin meer om een bedrijfsvervoerplan op te leggen, wanneer b.v. het individueel autogebruik reeds zo laag ligt, dat er nauwelijks of geen «bereikbaarheidswinst» meer te halen is uit een bedrijfsvervoerplan.

Nr. 48 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 161

Dit artikel vervangen als volgt :

§ 2. Sans préjudice des compétences du Conseil d'entreprise, chaque employeur soumet le plan pour avis à son Comité pour la Prévention et la Protection au Travail.

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

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

JUSTIFICATION

L'élaboration en commun de plans de transports d'entreprise se rapportant à des entreprises qui sont proches, peut substantiellement renforcer les effets positifs de ces plans. C'est la raison pour laquelle nous insérons volontairement une disposition prévoyant que des entreprises peuvent également élaborer en commun des plans de transports d'entreprise.

Le plan de transports d'entreprise ne peut réussir pleinement qu'avec le soutien de l'employeur et des travailleurs. Il doit par conséquent faire également l'objet d'une concertation sociale. Le Comité de Prévention et de Protection au Travail est l'organe idoine à cet effet, étant donné que le déplacement entre le domicile et le lieu de travail peut également avoir une incidence très positive sur le bien-être des travailleurs, tant pendant leur travail qu'après leur retour chez eux.

C'est au Roi qu'il appartient de fixer les délais dans lesquels les entreprises doivent disposer d'un plan de transports d'entreprise. Ainsi, le Roi pourrait-il commencer par les très grandes entreprises, pour imposer progressivement cette même obligation aux entreprises qui occupent p.ex. 500 travailleurs, ensuite 200 travailleurs, puis 100 travailleurs, etc. De cette manière, les bureaux d'études ne seraient pas sollicités pour de multiples tâches et il serait également possible de faire un travail de qualité.

Dans certaines entreprises, il n'y a plus lieu d'imposer un plan de transports d'entreprise, lorsque, p.ex., l'usage individuel de la voiture est déjà si réduit qu'un plan de transports d'entreprise n'apporterait plus qu'un « gain en accessibilité » très limité, si pas nul.

N° 48 DE M. **ANSOMS**

Art. 161

Remplacer cet article par les dispositions suivantes :

«Art. 161. — § 1. Het bedrijfsvervoerplan omvat minimaal :

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

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

Het actieplan beschrijft de maatregelen die de werkgever wil nemen om de autoratio en het autovolume met minstens 10 % te verminderen. De Koning kan dit percentage wijzigen.

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

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

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

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

VERANTWOORDING

Al deze bepalingen zijn hier opgenomen om een gelijkvormige structuur en een daadwerkelijke inhoud te geven aan de bedrijfsvervoerplannen.

Zij zijn trouwens zeer logisch :

- a) men moet goed weten welke de beginsituatie is;
- b) men moet dan ook goed weten welke maatregelen er genomen gaan worden om het autoverkeer te verminderen. Dat actieplan veronderstelt echter heel wat werk en overleg met de werknemers. Want wil men van het bedrijfsvervoerplan een succes maken dan moet men ook inspelen op de mogelijkheden die zich concreet stellen om het individueel autogebruik in het woon-werkverkeer af te remmen;
- c) essentieel is tevens de goede communicatie met de werknemers. De verplaatsingswijzige ligt immers zeer gevoelig, en is ook nauw verbonden met andere behoeften die verbonden zijn met de wijze waarop men zich verplaatst (b.v. com-

« Art. 161. — § 1^{er}. Le plan de transports d'entreprise doit au minimum comporter :

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

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

Le plan d'action décrit les mesures que l'employeur veut prendre pour réduire de 10% le taux d'utilisation de la voiture et le volume de voitures. Le Roi peut modifier ce pourcentage.

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

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

La partie concernant l'évaluation décrit les critères qui seront utilisés pour évaluer le plan de transports d'entreprise et détermine les conditions et les modalités à respecter lors de l'élaboration du rapport annuel.

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

JUSTIFICATION

Ces diverses dispositions visent à doter les plans de transports d'entreprise d'une structure uniforme et à leur donner un véritable contenu.

Elles sont du reste très logiques :

- a) il est important de bien connaître la situation de départ ;
- b) il est également important de bien connaître les mesures qui seront prises afin de réduire le trafic. L'établissement du plan d'action demandera toutefois beaucoup de travail et nécessitera une large concertation avec les organisations syndicales. En effet, pour assurer la réussite d'un plan de transports d'entreprise, il est également important de tenir compte des possibilités concrètes de réduire l'utilisation de la voiture individuelle dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail ;
- c) une communication efficace avec les travailleurs est également essentielle. Le mode de déplacement est un sujet très sensible et est étroitement lié à d'autres besoins, qui sont, à leur tour, fonction du mode de déplacement emprunté (par

binatie van de woon-werkverplaatsingen met kinderen naar de school brengen of kinderen gaan afhalen, boodschappen doen enz) ;

d) geen daadwerkelijk plan als de middelen (materieel zoals bv. bedrijfsbusjes of bedrijfsautocars), organisatorisch (bv. een coördinator om het bedrijfsvervoerplan uit te voeren en op te volgen zodat het niet verwatert) en financiële middelen (b.v. financiële incentives, of investeringen ten behoeve van de overstap van het autosolisme naar een meer adequate verplaatsingswijze) ;

e) tenslotte is ook een geregelde evaluatie van belang, zonet verwatert het plan. Het moet uiteraard ook bijgestuurd worden naargelang het personeelsverloop.

Aan de Koning wordt de bevoegdheid gegeven al deze elementen nader te omschrijven om de effectiviteit van de bedrijfsvervoerplannen te verhogen.

Nr. 49 VAN DE HEER ANSOMS

Art. 162

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 162. — *Het bedrijfsvervoerplan kan de vorm aannemen van een collectieve arbeidsovereenkomst overeenkomstig de bepalingen van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités.*

Bij ontstentenis daarvan, dienen de bindende elementen van het bedrijfsvervoerplan opgenomen te worden in het arbeidsreglement. ».

VERANTWOORDING

Vermits het afsluiten van CAO's een materie is voor de sociale onderhandelingen, wordt er geen verplichting opgelegd om van het bedrijfsvervoerplan een CAO te maken. Wel dienen de bindende elementen van het bedrijfsvervoerplan opgenomen te worden in het arbeidsreglement, indien er geen CAO wordt afgesloten. En bovendien zal een bedrijfsvervoerplan, dat niet de vorm van een CAO heeft aangenomen, ook geen beschermde mobiliteitspremies kunnen geven.

Nr. 50 VAN DE HEER ANSOMS

Art. 163

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 163. — § 1. *De werkgever die in toepassing van deze wet een bedrijfsvervoerplan heeft opgesteld,*

exemple, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail sont l'occasion de déposer et de reprendre les enfants à l'école, de faire des courses, etc.) ;

d) il n'y a pas de plan effectif en l'absence de moyens matériels (par exemple, des bus ou des cars d'entreprise), organisationnels (par exemple, la présence d'un coordinateur pour exécuter le plan de transports d'entreprise et en assurer le suivi afin d'éviter qu'il ne tombe en quenouille) et financiers (par exemple, des incitants financiers ou des investissements destinés à promouvoir le passage de l'autosolisme à un mode de déplacement plus approprié) ;

e) il est important, enfin, de prévoir une évaluation régulière, faute de quoi le plan tournera à rien. Il est clair que ce plan doit également être adapté en fonction de la rotation du personnel.

C'est au Roi qu'il appartiendra de préciser ces éléments afin de conférer aux plans de transports d'entreprise une efficacité maximale.

N° 49 DE M. ANSOMS

Art. 162

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 162 — *Le plan de transports d'entreprise peut revêtir la forme d'une convention collective de travail conformément aux dispositions de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires.*

À défaut de convention collective de travail, les éléments contraignants du plan de transports d'entreprise seront insérés dans le règlement de travail. ».

JUSTIFICATION

Étant donné que la conclusion de CCT est une matière qui relève des négociations sociales, nous n'imposons pas l'établissement du plan de transports d'entreprise sous forme de CCT. Les éléments contraignants du plan de transports d'entreprise doivent néanmoins être insérés dans le règlement de travail, en l'absence de convention collective de travail. Et, de plus, un plan de transports d'entreprise qui ne revêt pas la forme d'une convention collective de travail ne pourra pas non plus accorder de primes de mobilité.

N° 50 DE M. ANSOMS

Art. 163

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 163.— § 1^{er}. *L'employeur qui a élaboré un plan de transports d'entreprise en application de la présente*

kan aan de werknemers die beantwoorden aan de voorwaarden bedoeld in § 2, 3° een mobiliteitspremie toekennen.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

loi peut accorder une prime de mobilité aux travailleurs qui remplissent les conditions visées au § 2, 3°.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nr. 51 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 164

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 164. — Artikel 52 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld als volgt:

«12° in hoofde van de werkgever de kosten voor het opstellen, uitvoeren en opvolgen van een bedrijfsvervoerplan in het kader van de wet van ...betreffende de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen.».

VERANTWOORDING

Het is logisch dat de onkosten die door de werkgever worden gemaakt voor het opstellen, uitvoeren en opvolgen van een bedrijfsvervoerplan fiscaal aftrekbaar zijn.

Nr. 52 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 165

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 165. — Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie houden de door de Koning aangewezen ambtenaren toezicht op de naleving van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten. Deze ambtenaren oefenen dit toezicht uit overeenkomstig de bepalingen van de wet van 12 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie.».

VERANTWOORDING

Deze bepaling houdt in dat de Koning de ambtenaren aanwijst die volgens de nadere regels van de wet van 12 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie de naleving van de bepalingen omtrent de verplichte bedrijfsvervoerplannen uitvoeren.

Nr. 53 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 166

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 166. — § 1. Worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en met een geld-

N° 51 DE M. **ANSOMS**

Art. 164

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 164. — L'article 52 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété comme suit :

«12° dans le chef de l'employeur, les coûts afférents à l'élaboration, à l'exécution et au suivi d'un plan de transports d'entreprise dans le cadre de la loi du ... relative à l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise.».

JUSTIFICATION

Il est logique que les dépenses consenties par l'employeur pour l'élaboration, l'exécution et le suivi d'un plan de transports d'entreprise soient déductibles fiscalement.

N° 52 DE M. **ANSOMS**

Art. 165

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 165. — Sans préjudice des compétences des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés par le Roi s'assurent du respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution. Ces fonctionnaires exercent ce contrôle conformément aux dispositions de la loi du 16 novembre 1972 relative à l'inspection du travail. ».

JUSTIFICATION

Cette disposition prévoit que le Roi désigne les fonctionnaires qui, en vertu des modalités prévues dans la loi du 16 novembre 1972 relative à l'inspection du travail, font respecter les dispositions relatives aux plans de transports d'entreprise obligatoires.

N° 53 DE M. **ANSOMS**

Art. 166

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 166.— § 1^{er}. Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 25 à 250

boete van 25 tot 250 EUR of met één van die straffen alleen, de werkgever, zijn lasthebbers of aangestelden, die de voor hen uit deze wet of zijn uitvoeringsbesluiten voortvloeiende verplichtingen niet nakomen.

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

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

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

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

«11° van 250 tot 2500 EUR de werkgever die de bepalingen betreffende de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen zoals bepaald in de programmawet van ... of de uitvoeringsbesluiten ervan heeft overtreden.

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

§ 5. De werkgever is burgerlijk aansprakelijk voor de betaling van de boeten waartoe zijn lasthebbers of aangestelden zijn veroordeeld.».

VERANTWOORDING

Dit artikel bepaalt de sancties, zowel strafrechtelijk (§ 1) als administratief (§ 3). Bovendien wordt hoofdstuk VII van boek 1, alsmede artikel 85 van het Strafwetboek van toepassing verklaard op deze wet, en wordt ook de verjaringstermijn vastgesteld. Tenslotte wordt de werkgever burgerlijk aansprakelijk gesteld voor de betaling van de boeten waartoe zijn lasthebbers of aangestelden zijn veroordeeld voor overtredingen van de bepalingen betreffende de verplichte bedrijfsvervoerplannen.

euros ou de l'une de ces peines seulement, l'employeur, ses mandataires ou ses préposés, qui ne satisfont pas aux obligations qui leur incombent en vertu de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

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

§ 2. Toutes les dispositions du livre Ier du Code pénal, y compris le chapitre VII, sont applicables aux infractions visées par la présente loi.

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

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

«11° de 250 à 2 500 euros l'employeur qui a commis une infraction aux dispositions relatives à l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise prévus dans la loi-programme du ... ou dans ses arrêtés d'exécution. »

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

§ 5. L'employeur est civilement responsable du paiement des amendes auxquelles ses mandataires ou préposés sont condamnés. ».

JUSTIFICATION

Cet article fixe les sanctions tant pénales (§ 1^{er}) qu'administratives (§ 3). De plus, le chapitre VII du livre Ier du Code pénal, ainsi que l'article 85 du Code précité, sont applicables aux infractions visées par la loi en projet. Le délai de prescription est également fixé. Enfin, l'employeur est déclaré civilement responsable du paiement des amendes auxquelles ses mandataires ou préposés ont été condamnés en raison d'infractions aux dispositions relatives aux plans de transports d'entreprise obligatoires.

Nr. 54 VAN DE HEER **ANSOMS**

Art. 167

Dit artikel vervangen als volgt :

«Art. 167. — De Koning neemt de in deze wet bedoelde maatregelen na het inwinnen van het advies van de Hoge raad voor preventie en bescherming op het werk. De Hoge Raad geeft zijn advies binnen zes maanden. In spoedeisende gevallen kan de minister die het advies vraagt, deze termijn beperken tot twee maanden. Zodra deze termijnen verstreken zijn, mag eraan voorbijgegaan worden.».

VERANTWOORDING

Het is een goede traditie dat wetsbepalingen die het arbeidsrecht betreffen, geadviseerd worden door de sociale partners. Vermits de wettelijke bepalingen over de verplichte bedrijfsvervoerplannen ressorteren onder het welzijn van de werknemers, zal door de Koning voorafgaandelijk advies worden gevraagd aan de Hoge raad voor preventie en bescherming op het werk.

Jos ANSOMS (CD&V)

N° 54 DE M. **ANSOMS**

Art. 167

Remplacer cet article par la disposition suivante :

« Art. 167. — Le Roi prend les mesures prévues par la présente loi après avoir demandé l'avis du Conseil supérieur pour la prévention et la protection au travail. Le Conseil supérieur donne son avis dans les six mois. En cas d'urgence, le ministre qui demande l'avis peut limiter ce délai à deux mois. Après l'expiration de ces délais, il peut y être passé outre. »

JUSTIFICATION

La tradition veut que les dispositions légales en matière de droit du travail soient soumises pour avis aux partenaires sociaux. Étant donné que les dispositions légales relatives aux plans de transports d'entreprise obligatoires relèvent du bien-être des travailleurs, le Roi demandera au préalable l'avis du Conseil supérieur pour la prévention et la protection au travail.