

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

19 FEVRIER 1991

PROPOSITION DE LOI

**modifiant l'article 8, § 1^{er}, deuxième
alinéa, de la loi du 10 avril 1971
sur les accidents du travail
en vue de promouvoir
le covoiturage**

(Déposée par M. Ansoms)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

La circulation automobile pose des problèmes de plus en plus graves à la société : les voies d'accès sont de plus en plus encombrées, le nombre d'accidents de la route reste très élevé, les zones d'habitation deviennent de plus en plus invivables par suite de l'intensification du trafic et les technologies modernes ne permettront certainement pas de ramener la pollution atmosphérique et les nuisances acoustiques résultant de la circulation routière à des proportions acceptables d'ici la fin du siècle. Il devient de plus en plus évident que la politique en matière de circulation et de transport doit se fonder sur une organisation intégrée des transports, ce qui aura des conséquences importantes pour de très nombreux secteurs.

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail constituent un élément important de la problématique de la mobilité, en raison de l'importance du trafic routier, qui ne cesse de se développer.

Dans ce domaine, il importe de réduire l'utilisation de la voiture en vue d'améliorer l'accessibilité, la sécurité ainsi que la qualité de la vie et de l'environnement. Les responsables politiques devraient s'attacher

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1990-1991

19 FEBRUARI 1991

WETSVOORSTEL

**tot wijziging van artikel 8, § 1, tweede
lid, van de arbeidsongevallenwet
van 10 april 1971 tot bevordering
van gemeenschappelijke
woon-werkverplaatsingen
met private voertuigen**

(Ingediend door de heer Ansoms)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Het gemotoriseerd wegverkeer stelt desamenleving voor steeds grotere problemen : de bereikbaarheid daalt, de verkeersonveiligheid blijft onaanvaardbaar hoog, de woonkernen worden steeds meer onleefbaar omwille van de toenemende verkeersdruk en de moderne technologieën zullen er zeker in deze eeuw niet in slagen om de luchtverontreiniging en de geluidshinder, veroorzaakt door het gemotoriseerd wegverkeer, binnen aanvaardbare perken terug te dringen. Het wordt steeds meer duidelijk dat het verkeers- en vervoersbeleid als fundament een geïntegreerd vervoersmanagement veronderstelt, wat belangrijke gevolgen zal hebben voor de meest diverse beleidssectoren.

In het mobiliteitsvraagstuk neemt het woon-werkverkeer een belangrijke plaats in, omwille van de belangrijke en steeds aanzwellende verkeersstromen die teweeggebracht worden.

Zeker op dit vlak is het terugdringen van het auto-gebruik belangrijk om redenen van bereikbaarheid, veiligheid, leefbaarheid en milieukwaliteit. Een belangrijk element van beleid is hierbij het promoveren

à cet égard à promouvoir les moyens de transport alternatifs. Les transports en commun et le trafic lent pourraient et devraient à coup sûr occuper une place plus importante dans la circulation, même s'ils ne constituent pas une solution absolue.

Un autre moyen de réduire le trafic automobile entre la résidence et le lieu de travail est la promotion des déplacements effectués en commun au moyen de véhicules privés (covoiturage). Il est à cet égard indispensable de commencer par éliminer certains obstacles juridiques qui s'opposent au développement de ce mode de transport.

L'un des problèmes que pose le covoiturage est que cette forme de transport entre résidence et lieu de travail n'est pas reprise dans la législation sur les accidents du travail, alors que les déplacements individuels en automobile le sont. Il en résulte un manque de sécurité juridique dans le chef des travailleurs qui veulent effectuer en commun et avec un véhicule privé le trajet entre leur résidence et leur lieu de travail.

Ce mode de transport oblige en effet le conducteur à faire certains détours pour prendre ses passagers et les conduire vers leur lieu de travail et vice-versa. Or, les tribunaux du travail ont déjà rendu des jugements ne considérant pas ces détours effectués pendant le trajet vers le lieu de travail comme se produisant sur le chemin du travail. En conséquence, certains accidents de la circulation survenus pendant un trajet effectué en covoiturage, peuvent parfois être exclus du bénéfice de l'assurance contre les accidents du travail.

Il va de soi que cela constitue une absurdité, d'autant que nous risquons d'être confrontés très bientôt à une crise de mobilité. Aussi proposons-nous d'adapter la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail de manière à ce que celle-ci s'applique également aux déplacements effectués en commun entre le domicile et le lieu du travail au moyen de véhicules privés.

Le covoiturage peut avoir plusieurs formes : voiture ou camionnette (cette dernière étant moins fréquente), un ou plusieurs passagers, collègue ou autre personne, salarié ou indépendant, tous les jours ouvrables ou de temps à autre, en compagnie des mêmes passagers tout au long de la semaine ou non, sur la totalité du trajet entre le domicile et le lieu du travail ou sur une partie seulement, moyennant une participation aux frais ou non, entre parents, etc. Il s'agit donc de regrouper sous une même formulation ces différentes formes de covoiturage, en veillant à préciser que seuls les travailleurs salariés sont protégés. La présente proposition de loi tend à réaliser cet objectif, en élargissant la notion de « chemin du travail » figurant dans la loi sur les accidents du travail par le biais d'une formule très générale, qui recouvre toutes les variantes possibles.

La modification de la loi sur les accidents du travail assurera également la protection des travailleurs du secteur public au cours des trajets effectués en commun de leur résidence à leur lieu de travail, étant

van alternatieve vervoerswijzen. Het openbaar vervoer en het langzaam verkeer kunnen en zullen hierbij ongetwijfeld een grotere rol spelen. Maar dat neemt niet weg dat deze vervoerswijzen geen toelaatoplossing kunnen geven.

Een bijkomend element om het autogebruik in het woon-werkverkeer terug te dringen, is het bevorderen van de gemeenschappelijke woon-werkverplaatsingen met private voertuigen (carpooling of vanpooling). Elementair hierbij is op de eerste plaats dat juridische bepalingen die deze vervoerswijze in de weg staan, opgeruimd worden.

Een probleem met betrekking tot carpooling en vanpooling bestaat hierin dat deze vorm van woon-werkverplaatsing niet is opgenomen in de arbeidsongevallenwet, terwijl zulks wel het geval is voor de individuele autoverplaatsing. Het gevolg daarvan is een gebrek aan rechtszekerheid bij werknemers, die de woon-werkverplaatsing samen willen maken met een privé-voertuig.

Deze vervoerswijze impliceert immers dat de wagenbestuurder bepaalde omwegen maakt om zijn medepassagier(s) op te halen en naar de arbeidsplaats te brengen en omgekeerd. En er zijn vonnissen bekend bij de Arbeidsrechtbanken die zulke omwegen bij de verplaatsingen naar het werk niet beschouwen als gebeurend op de weg van en naar het werk. Bijgevolg kunnen verkeersongevallen die zich voordoen bij carpooling of vanpooling in bepaalde gevallen buiten de verzekering voor arbeidsongevallen terechtkomen.

Het spreekt vanzelf dat dit een ongerijmdheid betekent, zeker in onze tijd waarin een mobiliteitscrisis zich aankondigt. Daarom stellen wij voor de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 zodanig aan te passen dat ook deze gemeenschappelijke woon-werkverplaatsingen met private voertuigen binnen de arbeidsongevallenwet vallen.

Carpooling (en in mindere mate vanpooling) gebeurt op de meest diverse wijzen : met één of met meer passagiers, met een collega van het eigen werk of niet, met een werknemer of met een zelfstandige, op alle werkdagen of soms, dan met de ene werknemer en dan met de andere, in het ene geval gebeurt zij over het hele woon-werktraject en in het andere geval niet, het gebeurt kostendelend of niet, de carpoolers zijn familieleden of niet, enz. Het komt er dus op aan om al deze verschillende vormen onder één noemer te brengen, waarbij het duidelijk moet zijn dat alleen werknemers beschermd worden. Wij doen dit in dit wetsvoorstel door het begrip « normale weg naar en van het werk » uit de Arbeidsongevallenwet te verruimen met een zeer algemene formule, die alle mogelijke varianten omsluit.

Door de Arbeidsongevallenwet te wijzigen, zullen ook de werknemers uit de overheidssector bij hun gemeenschappelijke woon-werkverplaatsingen beschermd zijn, vermits de desbetreffende wet van 3 juli

donné que la loi du 3 juillet 1967 qui concerne plus particulièrement le secteur public, reprend la notion de « chemin du travail » telle qu'elle est définie dans la loi sur les accidents du travail.

La modification proposée ne devrait pratiquement entraîner aucune augmentation des charges des employeurs ou des assureurs. Le covoiturage entraîne en effet une réduction du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules automobiles et partant, du nombre potentiel d'accidents de la circulation sur le chemin du travail.

On peut certes s'attendre à ce que les accidents qui se produiront soient plus graves du fait du nombre plus important de personnes transportées dans les véhicules impliqués.

Les dispositions actuelles en matière d'assurance générale contre les accidents demeurent applicables aux détours autres que ceux visés par la présente proposition.

PROPOSITION DE LOI

Article unique

L'article 8, § 1^{er}, deuxième alinéa, de la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail est complété comme suit :

« Le projet reste normal lorsque le travailleur se déplace avec d'autres personnes au moyen d'un véhicule en faisant les détours nécessaires pour se rendre aux différents domiciles, lieux de travail et lieux d'embarquement. »

30 janvier 1991.

1967 het begrip « weg naar en van het werk » overneemt van de Arbeidsongevallenwet.

Door deze wetswijziging moeten waarschijnlijk nauwelijks of zelfs geen lastenverhogingen worden verwacht voor werkgevers of verzekeraars. Carpooling en vanpooling leiden immers tot een reductie van het aantal autokilometers; hierdoor kan ook het aantal verkeersongevallen op de weg van en naar het werk afnemen.

Weliswaar zullen de ongevallen die zich voordoen vermoedelijk ernstiger zijn, omdat er meer personen bij betrokken zullen zijn.

Voor andere omwegen dan deze, bepaald in dit wetsvoorstel, blijven de huidige regels van algemene ongevallenverzekering gelden.

J. ANSOMS

WETSVOORSTEL

Enig artikel

Artikel 8, § 1, tweede lid, van de Arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 wordt aangevuld als volgt :

« Het traject blijft normaal indien de werknemer zich samen met andere personen met een voertuig verplaatst en de daarvoor nodige omwegen maakt langs de verschillende verblijfs- en arbeidsplaatsen of opstapplaatsen ».

30 januari 1991.

J. ANSOMS
A. ANTOINE
J. DE ROO
J. GEYSSELS
M. NEVEN
M. OLIVIER
J. SLEECKX
J.-P. VANCROMBRUGGEN
P. VANGANSBEKE
D. VAN MECHELEN