

**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

**Chambre des Représentants
de Belgique**

GEWONE ZITTING 1995-1996 (*)

17 JANUARI 1996

WETSVOORSTEL

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

(Ingediend door de heer Jos Ansoms c.s.)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsvraagstuk is het woon-werkverkeer. De dagelijkse opstoppen op verschillende plaatsen in ons land, vooral bij de grote steden en economische centra, zijn immers het gevolg van dit verkeer. Wat de samenleving in dit verband nu meemaakt, is echter nog maar een begin. Sommige prognoses spreken van een verkeersaan groei met 40 à 50 % tegen het jaar 2000. Sommigen gewagen zelfs van een toename met 70 % in dezelfde periode. Deze prognoses gaan weliswaar steeds uit van de hypothese dat het beleid niet gewijzigd wordt en dat de bevolking haar gedrag niet zal veranderen, maar een aantal belangrijke oorzaken van het drukke verkeer zullen hun uitwerking behouden in de toekomst, terwijl andere factoren zelfs nog aan betekenis zullen winnen. Hoe dan ook, als de prognoses werkelijkheid worden, zal het verkeer in ons land één gigantische, onleefbare chaos worden.

Om economische, sociale en ecologische redenen moet in het vervoersbeleid het streven naar *duurzame mobiliteit* vooropstaan.

(*) Tweede zitting van de 49^e zittingsperiode.

SESSION ORDINAIRE 1995-1996 (*)

17 JANVIER 1996

PROPOSITION DE LOI

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

(Déposée par M. Jos Ansoms et consorts)

DEVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail constituent un aspect important du problème de la mobilité. Les embouteillages qui se produisent chaque jour en différents endroits de notre pays en sont en effet la conséquence. Et encore ne s'agit-il que d'un début. Certains prédisent en effet une augmentation du trafic de 40 à 50 % d'ici l'an 2000, tandis que d'autres vont même jusqu'à avancer le chiffre de 70 % d'ici l'an 2010. S'il est vrai que ces prévisions ne tiennent pas compte d'une modification éventuelle de la politique menée et du comportement de la population, il ne faut pas oublier que certains facteurs qui sont aujourd'hui responsables de la densité accrue du trafic continueront à produire leurs effets à l'avenir et que d'autres gagneront en importance. Quoi qu'il en soit, si ces prévisions se vérifient, la circulation dans notre pays deviendra totalement ingérable.

Il est indispensable, pour des motifs économiques, sociaux et écologiques, que la politique des transports veille prioritairement à assurer une *mobilité durable*.

(*) Deuxième session de la 49^e législature.

1. De noodzaak van een vervoersmanagement

Duurzame mobiliteit is beheerste mobiliteit. Om het toenemende verkeer te beheersen, is een substantiële uitbreiding van de wegecapaciteit zinloos om ruimtelijke, ecologische, financiële en ... mobiliteitsredenen. Een groter aanbod aan wegecapaciteit zal enkel maar de vraag naar nog meer capaciteit aanwakken (« Toute offre crée sa propre demande »). Terwijl men in de voorbije decennia het aanbod van wegeninfrastructuur heeft aangepast aan de vraag, zal in de toekomst een « demand management » nodig zijn. De beheersing van de mobiliteit tot aanvaardbare proporties moet verwacht worden van een geïntegreerd management op al deze niveaus :

1° het beheer van de verkeersdeelname (bijvoorbeeld door beïnvloeding van de routekeuze, toeritdoering enz.);

2° de beïnvloeding van de bestaande verkeersvraag, vooral door in te werken op de keuze van het vervoermiddel en op het tijdstip van de verplaatsing;

3° de beheersing van toekomstige mobiliteitsbehoeften, bijvoorbeeld door een doordacht vestigingsbeleid en door het overbodig maken van verplaatsingen (bijvoorbeeld door telematica).

Het staat echter in elk geval vast dat de samenleving niet meer kan ontsnappen aan de opdracht om de mobiliteit te beheersen, wat onvermijdelijk zal leiden tot een beperking van de ongeremde individuele vrijheid.

2. Betrokkenheid van de ondernemingen bij de beheersing van het woon-werkverkeer

Voor de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk denkt men al te gemakkelijk aan het openbaar vervoer of aan het langzaam verkeer (voetgangers en fietsers). Vanzelfsprekend zullen deze vervoersmodi een belangrijke rol moeten spelen in de toekomst, meer dan nu het geval is. Het beleid moet daar dus op afgestemd worden. Toch is er veel meer nodig dan een overheidsop treden ten gunste van deze vervoerwijzen. De ruimtelijke ordening in ons land heeft gedurende de jongste decennia immers de alternatieven voor de auto gemarginaliseerd. Bovendien heeft de overheid gedurende decennia de woon-werkverplaatsing aan ieders willekeur overgelaten en de individuele verplaatsingen per auto zelfs aangemoedigd (bijvoorbeeld door de fiscale aftrekbaarheid). Hierbij moet echter gezegd worden dat dit kaderde in een algemeen verspreide mentaliteit die een overheidsingrijpen in het woon-werkverkeer ten nadele van de individuele verplaatsing per auto niet aanvaard zou hebben.

1. De la nécessité d'une gestion des transports

La mobilité durable implique la maîtrise de la mobilité. Accroître de façon substantielle la capacité routière pour répondre à l'augmentation du trafic serait absurde et inacceptable, tant pour des raisons écologiques et financières que pour des raisons d'espace et ... de mobilité. Accroître l'offre de capacité routière ne ferait que stimuler encore la demande de capacité supplémentaire (« Toute offre crée sa propre demande »). Alors qu'au cours des décennies écoulées, l'offre en matière d'infrastructure routière a toujours été adaptée à la demande, un plan de gestion de la demande s'imposera à l'avenir. Le degré de mobilité peut être rendu acceptable, grâce à une approche intégrée à trois niveaux :

1° la gestion de l'utilisation des voies publiques (par exemple, en influençant le choix de l'itinéraire, en modifiant le nombre de voies d'accès, etc.);

2° la gestion de la demande existante en matière de circulation, surtout en influençant le choix du moyen de transport et le moment du déplacement;

3° la gestion des besoins futurs en matière de mobilité, par exemple en élaborant une politique d'implantations réfléchie et en supprimant la nécessité des déplacements (par exemple, par la télématique).

Il est en tout cas certain que la collectivité devra impérativement se résoudre à maîtriser la mobilité, ce qui se traduira inévitablement par une restriction de la liberté de choix individuelle.

2. La participation des entreprises à la gestion des déplacements entre le domicile et le lieu de travail

On songe trop rapidement aux transports en commun ou au trafic lent (piétons et cyclistes) pour remédier au problème de la mobilité. Il va de soi que la marche et le vélo joueront un rôle capital à l'avenir, bien plus que ce n'est le cas aujourd'hui. S'il est vrai que l'on doit tenir compte de cette évolution lorsque l'on définit la politique à suivre, on ne peut certainement pas se contenter de mesures prises par les pouvoirs publics au profit de ces moyens de locomotion. Pendant des décennies, l'aménagement du territoire dans notre pays a en effet marginalisé les alternatives à l'automobile. En outre, pendant des dizaines d'années, les pouvoirs publics ont laissé à chacun le libre choix en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail et même encouragé (par exemple, par la déductibilité fiscale) les déplacements individuels en voiture. Il faut souligner que cette attitude correspondait à la mentalité du moment et que toute intervention des pouvoirs publics en vue de décourager les déplacements individuels en voiture entre le domicile et le lieu de travail aurait sans nul doute suscité une vive opposition.

Het woon-werkverkeer speelt in het mobiliteitsvraagstuk een belangrijke rol.

Globaal mag gesteld worden dat zowat 30 % van de werknemers op minder dan 5 km van de arbeidsplaats woont, terwijl nog eens 30 % minder dan 30 km moet overbruggen tussen de woon- en arbeidsplaats. Al deze mensen verplaatsen zich op ongeveer hetzelfde tijdstip binnen dezelfde regio en, op bedrijfsniveau bekeken, naar dezelfde bestemming. Om het woon-werkverkeer te beheersen zullen ook de ondernemingen een inspanning moeten leveren, afzonderlijk of door samen te werken bij een rationele organisatie van het woon-werkverkeer door het uitwerken, het uitvoeren en het opvolgen van bedrijfsvervoerplannen.

Immers : de gevolgen van het ruimtelijk beleid van de voorbije decennia zijn onomkeerbaar, en op dat vlak kan men enkel nog maar pogen « te redden wat er nog te redden valt ».

De (noodzakelijke) stimulering van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer door de overheid alleen kan geen volledig antwoord bieden.

Hiertegen zou men kunnen opwerpen dat het niet aan de ondernemingen is om een bijdrage te leveren tot de oplossing van het mobiliteitsvraagstuk, ook al omdat zo'n bijdrage financiële inspanningen veronderstelt. Deze opwerping moet nochtans sterk gereduceerd worden :

1° het gaat niet langer op dat de externe kosten van het autoverkeer (verkeersonveiligheid, onveiligheid van de woonkernen, negatieve milieu-effecten, infrastructuurkosten) zomaar afgewenteld worden op de gemeenschap;

2° de ondernemingen hebben alle belang bij een beheersing van het woon-werkverkeer. Het feit dat werknemers te laat op het werk verschijnen en de vertragingen in het goederentransport ten gevolge van opstoppen, leiden immers tot verlies. Investeren door de ondernemingen om het woon-werkverkeer te beheersen kunnen dit verlies binnen de perken houden;

3° het « just-in-time »-model dat meer en meer wordt gehanteerd bij de produktie en distributie van goederen en diensten betekent in feite dat de openbare weg als stockageruimte voor het bedrijfsleven gaat fungeren. Ook dit is een afwenteling van private kosten op de gemeenschap. Het is dus niet meer dan normaal dat de ondernemingswereld zelf ook een bijdrage levert tot de beheersing van het woon-werkverkeer;

4° het opstellen en uitvoeren van bedrijfsvervoerplannen zal de behoefte aan parkeerruimte bij de ondernemingen betekenisvol verminderen. Hierdoor kan deze ruimte voor andere doeleinden gebruikt worden. Meteen kan hiermee in sommige gevallen voorkomen worden dat bedrijven een andere vestigingsplaats moeten zoeken, wat een enorme kostenbesparing betekent;

Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail constituent un aspect important du problème de la mobilité.

D'une manière générale, on peut affirmer que 30 % des travailleurs habitent à moins de 5 km et 30 % à moins de 30 km de leur lieu de travail. Ces travailleurs se déplacent tous à peu près au même moment dans une même région et, vu sous l'angle de l'entreprise, vers une même destination. La gestion des déplacements entre le domicile et le lieu de travail requerra aussi des efforts de la part des entreprises qui agiront soit isolément, soit conjointement afin d'organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail de façon rationnelle, et ce par l'élaboration, la mise en œuvre et le suivi de plans de transports d'entreprise.

Les conséquences de la politique qui a été menée au cours des dernières décennies en matière d'aménagement du territoire sont en effet irréversibles, et, en cette matière, on ne peut plus que tenter de « sauver ce qui peut encore l'être ».

L'encouragement (indispensable) des transports en commun et du trafic lent par les pouvoirs publics ne permettra pas, à lui seul, de résoudre le problème.

On pourrait objecter qu'il n'appartient pas aux entreprises de contribuer à résoudre le problème de la mobilité, notamment parce qu'une telle contribution leur imposerait des efforts financiers. Cette objection est cependant très relative :

1° on ne peut plus admettre que les coûts externes résultant de la circulation automobile (insécurité routière, insécurité dans les agglomérations, incidence négative sur l'environnement, coûts afférents à l'infrastructure) soient répercutés sur la collectivité;

2° les entreprises ont tout intérêt à ce qu'une politique de gestion des déplacements entre le domicile et le lieu de travail soit mise en œuvre. Les retards au travail et dans le transport des marchandises entraînent en effet des pertes. Les investissements consentis par les entreprises en vue de gérer les déplacements entre le domicile et le lieu de travail permettront de limiter les pertes;

3° le système des flux tendus, qui se généralise dans le secteur de la production et de la distribution des biens et services implique en fait que la voie publique sert d'entrepôt aux entreprises. En l'occurrence également, cela revient à répercuter des coûts privés sur la collectivité. Par conséquent, il n'est que normal que les entreprises contribuent elles aussi à la gestion des déplacements entre le domicile et le lieu du travail;

4° la mise en œuvre de plans de transports d'entreprise réduira sensiblement le besoin d'aires de stationnement dans les zones industrielles. L'espace ainsi libéré pourra par conséquent être utilisé à d'autres fins, ce qui, dans certains cas, peut éviter à l'entreprise de devoir chercher une autre implantation et, par conséquent, lui éviter des dépenses considérables;

5° het opstellen en uitvoeren van bedrijfsvervoerplannen kan het woon-werkverkeer een stuk veiliger maken, wat opnieuw kosten bespaart;

6° dit wetsvoorstel maakt de onkosten die de onderneming maakt met het oog op de vermindering van de individuele woon-werkverplaatsing per auto, aftrekbaar in hoofde van de onderneming.

3. Bedrijfsvervoerplannen

Bedrijfsvervoerplannen kunnen de vervoerskeuze beïnvloeden, of sommige verplaatsingen inkorten of vermijden, onder meer door :

— het organiseren van « carpools », eventueel in samenwerking met andere ondernemingen die zich ruimtelijk in elkaars nabijheid situeren;

— het organiseren van « vanpools ». De besluitwet van 30 december 1946, die de basis vormt van de reglementering van het tegen betaling verzorgde vervoer van personen over de weg, is immers niet van toepassing op voertuigen met negen zitplaatsen of minder. Op het stuk van de « vanpooling » hebben de ondernemingen dus een grote vrijheid van handelen;

— het organiseren van gemeenschappelijk bedrijfsvervoer, al dan niet in samenwerking met het openbaar stads- en streekvervoer. De overheid heeft deze aanpak overigens fiscaal aftrekbaar gemaakt voor de ondernemingen;

— het organiseren van stimuli ten voordele van vervoerswijzen die een waardevol en aantrekkelijk alternatief moeten worden voor de individuele woon-werkverplaatsingen per auto, waarbij ook maatregelen kunnen worden genomen om het individueel autogebruik te ontmoedigen;

— het aanmoedigen van het langzaam verkeer voor de werknemers die dicht bij de arbeidsplaats gehuisvest zijn;

— een aangepast parkeerbeleid op het parkeerterrein van de onderneming (weliswaar gekoppeld aan sluitende afspraken met de gemeente betreffende het parkeerbeleid in de omgeving van de onderneming);

— afspraken met de maatschappijen voor openbaar stads- en streekvervoer betreffende de aanpassing van de georganiseerde diensten;

— het bedingen van collectieve vervoerbewijzen en abonnementen bij deze maatschappijen;

— het invoeren van een huurtoeslag voor (bijvoorbeeld jonge) werknemers om zich dicht bij de arbeidsplaats te huisvesten ...

Degelijk uitgewerkte en opgevolgde bedrijfsvervoerplannen kunnen het woon-werkverkeer terugdringen met 20 %.

5° la mise en œuvre de plans de transports d'entreprise peut contribuer à accroître sensiblement la sécurité routière sur le chemin du travail, ce qui permet également de réaliser des économies;

6° la présente proposition de loi prévoit la déductibilité des frais exposés par l'entreprise en vue de réduire les déplacements individuels en voiture entre le domicile et le lieu du travail.

3. Les plans de transports d'entreprise

Les plans de transports d'entreprise peuvent influencer le choix du moyen de transport, et réduire ou éviter certains déplacements, notamment par :

— l'organisation de « carpools », éventuellement en collaboration avec d'autres entreprises qui sont situées à proximité les unes des autres;

— l'organisation de « vanpools ». L'arrêté-loi du 30 décembre 1946 qui régit le transport rémunéré de voyageurs par route ne s'applique en effet pas aux véhicules de moins de 10 places. Les entreprises disposent par conséquent d'une grande liberté d'action en matière de transport par camionnettes;

— l'organisation d'un transport collectif d'entreprise en collaboration ou non avec les sociétés de transports en commun urbains ou vicinaux. Les pouvoirs publics ont d'ailleurs prévu la déductibilité fiscale des frais découlant d'une telle formule dans le chef des entreprises;

— l'encouragement à l'utilisation de moyens de transport qui constituent une alternative valable et attrayante à la voiture pour les déplacements individuels entre le domicile et le lieu de travail, des mesures pouvant également être prises en vue de décourager l'usage individuel de la voiture;

— l'encouragement du trafic lent pour les travailleurs qui habitent à proximité de leur lieu de travail;

— la mise en œuvre d'une politique appropriée d'utilisation de l'aire de stationnement de l'entreprise (éventuellement complétée par des accords conclus avec la commune en ce qui concerne le stationnement dans le voisinage de l'entreprise);

— la conclusion d'accords avec les sociétés de transports urbains et vicinaux en ce qui concerne l'adaptation des liaisons;

— la négociation de titres de transport collectifs et d'abonnements avec ces sociétés;

— l'instauration d'une allocation de logement en faveur des (jeunes) travailleurs, destinée à les inciter à s'établir à proximité du lieu de travail ...

S'ils sont correctement élaborés et si on veille à assurer leur suivi, les plans de transports d'entreprise peuvent réduire de 20 % les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

4. De visie van de Nationale Arbeidsraad

Reeds in 1992 diende ik een eerste versie van dit wetsvoorstel in bij de Kamer van volksvertegenwoordigers (Stuk n° 682/1-91/92 (B.Z.)). Bij brief van 13 april 1993 vroeg de minister van Tewerkstelling en Arbeid bij de Nationale Arbeidsraad een advies over een voorontwerp van wet, alsook over het vermelde wetsvoorstel. In de zitting van 3 mei 1994 werd dit advies door de NAR afgerond (advies n° 1097).

Verwijzend naar de conclusies van de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in 1991 betreffende de thematiek van de bedrijfsvervoerplannen, waarin bedrijfsvervoerplannen beschouwd worden als onderdeel van een geïntegreerd mobiliteitsbeleid stelt de NAR dat het voorontwerp van wet, noch het wetsvoorstel een geïntegreerde oplossing beoogt. Hierop moet geantwoord worden dat zulks ook onmogelijk is: men kan het mobiliteitsvraagstuk niet in één wetgevend initiatief aanpakken. Het stimuleren van bedrijfsvervoerplannen kan inderdaad alleen maar een onderdeel zijn van het mobiliteitsbeleid. Hierbij moet inderdaad toegegeven worden dat dit beleid nog niet helemaal uitgewerkt is. Toch zijn reeds elementen daarvan op federaal en regionaal vlak gerealiseerd of aan de orde, zoals bijvoorbeeld de beperking van de fiscale aftrekbaarheid van de auto-onkosten in het woon-werkverkeer, de beveiliging van het langzaam verkeer door infrastructurele ingrepen, de verhoging van het loonplafond voor werknemers om in aanmerking te komen voor een sociaal abonnement voor het openbaar vervoer, de invoering van de fiscale aftrekbaarheid van het bedrijfsvervoer met autobussen enz. De invoering van een wettelijk kader dat bedrijfsvervoerplannen aanmoedigt zou een nieuwe bouwsteen zijn voor een mobiliteitsbeleid. Het is echter noodzakelijk dat er een systematisch beleid tot stand komt op alle bestuursniveaus dat tevens gecoördineerd moet zijn tussen al deze niveaus.

De NAR ziet om verschillende redenen geen heil in lineaire maatregelen die de oplossingen voor het probleem van het woon-werkverkeer schematiseren en uniformeren. Hierop dient geantwoord te worden dat de werkwijze die wij in voorliggend wetsvoorstel beogen, meer dan soepel genoeg is om een aangepast antwoord te formuleren op de meest diverse situaties van de ondernemingen in de verschillende regio's. Voorliggend wetsvoorstel bevat dus helemaal geen lineaire maatregelen.

Ook de opwerping van de NAR dat rekening moet worden gehouden met verplichtingen (bijvoorbeeld gezinsverplichtingen) die slechts vervuld kunnen worden met de auto, kan geen argument zijn tegen de inhoud van het voorliggende wetsvoorstel. Een goede uitwerking van bedrijfsvervoerplannen houdt

4. Le point de vue du Conseil national du travail

J'avais déposé une première version de la présente proposition à la Chambre des représentants en 1992 (Doc. n° 682/1 - 91/92 (S.E.)). Par lettre du 13 avril 1993, la ministre de l'Emploi et du Travail a saisi le Conseil national du travail d'une demande d'avis sur un avant-projet de loi ainsi que sur la proposition de loi susvisée. Le Conseil national du travail a rendu son avis au cours de la séance du 3 mai 1994 (avis n° 1097).

Se référant aux conclusions formulées en 1991 par le Conseil central de l'économie au sujet des plans de transports d'entreprise, conclusions dans lesquelles ces derniers étaient considérés comme étant un élément d'une politique intégrée de mobilité, le Conseil national du travail a estimé que ni l'avant-projet de loi ni la proposition de loi ne visent à mettre en place une solution intégrée. Il y a lieu de préciser, en réponse à cette observation, qu'une telle démarche est impossible: une seule initiative législative ne peut suffire à régler le problème de la mobilité. La promotion de la mise en place de plans de transports d'entreprise ne constitue qu'un volet de la politique de mobilité. Force est en effet de reconnaître à cet égard que cette politique n'a pas encore été entièrement définie, même si certains éléments en ont déjà été réalisés aux niveaux fédéral et régional ou sont en passe de l'être, comme c'est le cas pour la déductibilité fiscale des frais de voiture afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail, l'accroissement de la sécurité du trafic lent grâce à des interventions au niveau de l'infrastructure, le relèvement du plafond salarial des travailleurs afin de leur permettre de bénéficier d'un abonnement social dans les transports en commun, l'instauration de la déductibilité fiscale du transport d'entreprise par autobus, etc. La création d'un cadre légal encourageant la mise en place de plans de transports d'entreprise constituerait une nouvelle avancée dans la mise en œuvre d'une politique de mobilité. Il est toutefois nécessaire d'élaborer à tous les niveaux de pouvoir une politique systématique qui devra également faire l'objet d'une coordination entre tous ces niveaux.

Pour différentes raisons, le CNT n'est pas favorable à des mesures linéaires, lesquelles apporteraient des solutions schématiques et uniformes au problème des déplacements entre le domicile et le lieu du travail. Or, la procédure prévue dans la présente proposition de loi est suffisamment souple pour permettre de faire face aux situations les plus diverses des entreprises dans les différentes régions. La présente proposition de loi ne prévoit donc aucune mesure linéaire.

L'objection du CNT selon laquelle il convient de tenir compte des obligations qui ne peuvent être satisfaites qu'au moyen de la voiture (par exemple, les obligations familiales) est, en l'occurrence, également dénuée de pertinence. S'ils sont correctement mis en œuvre, les plans de transports d'entreprise

per definitie rekening met zulke problemen. Indien een bedrijfsvervoerplan niet gezinsvriendelijk is ten aanzien van de werknemers is het per definitie gedoemd om (gedeeltelijk) te mislukken. Het is uitgerkend de taak van het betrokken bedrijfsvervoermanagement om hiervoor zo mogelijk aangepaste antwoorden te zoeken, en in vele gevallen zal dat ook mogelijk zijn. Bovendien moeten sommige van deze gezinsverplichtingen ook gerelativeerd worden. Zo zal bijvoorbeeld een aangepast verkeersveiligheidsbeleid van de wegbeheerders en van de gemeenten ten gunste van de zwakke weggebruikers in het algemeen en van de schoolgaande kinderen in het bijzonder de behoefte om de kinderen met de wagen naar de school te brengen en daarna door te rijden naar het werk, sterk verminderen. Bovendien moeten bedrijfsvervoerplannen aangevuld worden met schoolvervoerplannen. Deze aangelegenheid kan echter niet geregeld worden binnen de CAO-wetgeving.

En tenslotte zijn bedrijfsvervoerplannen ook gezinsvriendelijk in de mate dat zij het fileprobleem kunnen verminderen, zodat de ouders minder tijd verliezen bij hun woon-werkverplaatsingen.

De NAR interpreteert de verplichting die het voorliggende wetsvoorstel oplegt om in het kader van de CAO's te onderhandelen over het woon-werkverkeer, als een feitelijke beperking van de vrijheid om overeenkomsten te sluiten. Tot op zekere hoogte is dit waar : het sociaal overleg krijgt een verplichting opgelegd. Anderzijds worden nauwelijks of geen eisen gesteld met betrekking tot de resultaten van deze verplichtingen. De bedoeling van de voorgestelde verplichting is vooral de sociale partners te *responsabiliseren* betreffende het woon-werkverkeer. Deze verplichting is overigens oneindig veel minder verregaand dan de ingreep die de federale overheid kan doen (en ook doet) in het sociale overleg in functie van de vrijwaring van de competitiviteit van het bedrijfsleven ten opzichte van onze belangrijkste buitenlandse handelspartners. Men kan bovendien ook oordelen dat de overheid de sociale partners desnoods moet verplichten om hun verantwoordelijkheid op te nemen met betrekking tot het woon-werkverkeer, indien zij zulks niet of te weinig spontaan doen.

Ook het systeem van de mobiliteitspremies, waarin onze eerste versie van ons wetsvoorstel van 1992 voorziet, wordt in het advies van de NAR beschouwd als een beperking van de vrijheid van onderhandeling. Tot op zekere hoogte zijn wij in het nu voorliggende wetsvoorstel, aan deze opwerping tegemoetgekomen. Er wordt geen maximumpercentage inzake mobiliteitspremies, te bepalen bij koninklijk besluit, meer vooropgesteld. De andere beperkingen hebben wij echter welbewust behouden. Het is immers de bedoeling om de mobiliteitspremies te doen functio-

permettront en effet de faire face à de tels problèmes. S'il méconnaît les impératifs familiaux des travailleurs, le plan de transports d'entreprise est d'emblée voué (partiellement) à l'échec. Il appartiendra aux gestionnaires des transports d'entreprise de trouver des solutions appropriées à ces problèmes, ce qui sera d'ailleurs possible dans de nombreux cas. Il convient en outre de relativiser certaines de ces obligations familiales. C'est ainsi qu'une politique adéquate des gestionnaires de la route et des communes en matière de sécurité routière, politique qui soit favorable aux usagers vulnérables en général et aux enfants en âge scolaire en particulier, permettrait d'éviter, dans une large mesure, que l'on doive prendre sa voiture pour conduire les enfants à l'école et poursuivre ensuite sa route jusqu'au lieu du travail. Les plans de transports d'entreprise devront en outre être complétés par des plans de transports scolaires, une matière qui ne peut toutefois être réglée dans le cadre de la législation sur les CCT.

Enfin, les plans de transports d'entreprise sont favorables aux familles du fait qu'ils peuvent contribuer à réduire le problème des encombrements et permettent ainsi aux parents de perdre moins de temps sur le chemin du travail.

Le CNT considère que l'obligation d'inclure les déplacements entre le domicile et le lieu du travail dans les négociations menées dans le cadre des CCT, obligation prévue par la présente proposition de loi, constitue une limitation de fait de la liberté de conclure des conventions. Il en va effectivement ainsi jusqu'à un certain point, puisque la concertation sociale devra obligatoirement aborder ce problème. Mais pratiquement aucune exigence n'a par ailleurs été formulée en ce qui concerne les résultats de cette obligation. L'obligation prévue vise essentiellement à *responsabiliser* les interlocuteurs sociaux en ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le lieu du travail. Cette obligation a d'ailleurs une incidence nettement moins importante que la faculté qu'ont les autorités fédérales d'intervenir (ce dont elles ne se privent d'ailleurs pas) dans la concertation sociale en vue de sauvegarder la compétitivité des entreprises par rapport à nos principaux partenaires commerciaux étrangers. On pourrait en outre estimer que les pouvoirs publics devraient, au besoin, obliger les interlocuteurs sociaux à assumer leurs responsabilités en ce qui concerne les déplacements entre le domicile et le lieu du travail si ceux-ci ne les assument pas spontanément.

Dans son avis, le CNT considère également que le système des primes de mobilité prévu dans la première version de notre proposition de loi, qui date de 1992, porte atteinte à la liberté de négociation. Nous avons tenu compte de cette objection dans une certaine mesure dans la nouvelle mouture de notre proposition de loi. C'est ainsi que nous ne proposons plus de pourcentage maximum à fixer par arrêté royal en ce qui concerne les primes de mobilité. Nous avons cependant maintenu délibérément les autres limitations. L'objectif est en effet que les primes de mobilité

neren als stimulans om het verkeersvolume te doen verminderen. Deze doelstelling moet wettelijk gevrijwaard blijven. Het kan niet zijn dat de onderhandelingen dermate vrij zouden zijn, dat er mobiliteitspremies toegekend zouden worden die het autogebruik in het woon-werkverkeer zouden aanmoedigen.

Verder hebben wij rekening gehouden met het feit dat het Hof van Cassatie heeft geoordeeld dat de wet van 3 juli 1978 betreffende de arbeidsovereenkomsten niet van toepassing is op de thuisarbeid. Elke verwijzing naar thuisarbeid is nu vermeden. Thuisarbeid zal binnen het systeem van de bedrijfsvervoerplannen kunnen vallen als de wetgeving op de CAO's daaraan aangepast zal zijn.

Tenslotte zullen ook de behandeling en goedkeuring van dit wetsvoorstel niet verhinderen dat de vraag van de NAR om een ronde-tafelconferentie te organiseren over de bedrijfsvervoerplannen op positieve wijze beantwoord wordt.

COMMENTAAR BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit technisch artikel behoeft geen commentaar.

Art. 2

Dit artikel geeft een juridische omschrijving van enkele begrippen die in dit wetsvoorstel worden gehanteerd. De bepaling betreffende de gemeenschappelijke vervoerwijze heeft zowel betrekking op het openbaar vervoer als op de andere vormen van gemeenschappelijk vervoer.

Art. 3

Dit artikel voegt de thematiek van het woon-werkverkeer expliciet toe aan het CAO-overleg. Dit betekent dat de woon-werkverplaatsingen het inkorten ervan door beïnvloeding van de woonplaatskeuze, de keuze van het vervoermiddel en het individueel of collectief gebruik ervan, de bijdragen in de verplaatsingskosten, het parkeerbeleid op en rond het terrein van de onderneming, de beveiliging van het woon-werkverkeer enz. verplichte onderhandelings-thema's worden. In de praktijk kan dit betekenen dat dit overleg de krijtlijnen uittekent voor de opmaak van een bedrijfsvervoerplan. In geen geval kan een bedrijfsvervoerplan opgemaakt en uitgevoerd worden los van dit overleg.

contribuent à réduire le volume du trafic. Cet objectif doit être inscrit dans la loi. La liberté de négociation ne peut, en effet, en aucun cas avoir pour effet que l'on attribue des primes de mobilité encourageant l'utilisation de la voiture dans les déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Nous avons, en outre, tenu compte du fait que la Cour de cassation a estimé que la loi du 3 juillet 1978 relative aux contrats de travail ne s'appliquait pas au travail à domicile. Nous avons donc évité toute référence au travail à domicile. Le système des transports d'entreprise pourra être appliqué au travail à domicile lorsque la législation relative aux CCT aura été adaptée en fonction de cette nouvelle réalité.

Enfin, l'examen et l'adoption de la présente proposition de loi n'empêcheront pas le gouvernement d'accéder à la demande du CNT visant à organiser une Table ronde sur les plans de transports d'entreprise.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article, de portée technique, n'appelle aucun commentaire.

Art. 2

Cet article donne une définition juridique de plusieurs notions utilisées dans la présente proposition de loi. La disposition relative au moyen de transport collectif vise tant les transports en commun que les autres formes de transport collectif.

Art. 3

Cet article prévoit que le problème des déplacements entre le domicile et le lieu de travail relève de la concertation organisée dans le cadre des CCT. Cela signifie que cette concertation devra obligatoirement englober des questions telles que les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, la possibilité de raccourcir les distances à parcourir en influençant le choix du domicile, le choix du moyen de transport et son utilisation individuelle ou collective, les interventions dans les frais de déplacement, la politique en matière de stationnement sur le site de l'entreprise ou aux alentours, la sécurité des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, Cela signifie, dans la pratique, que cette concertation pourra aboutir à l'établissement d'un plan de transports d'entreprise. Un plan de transports d'entreprise ne pourra en aucun cas être établi ni exécuté en dehors d'une concertation sociale.

Art. 4

In CAO's moeten stimuli afgesproken kunnen worden om het volume van het woon-werkverkeer te verminderen.

Naar analogie met de collectieve arbeidsovereenkomsten waarin een gedeelte van de loonmassa wordt gereserveerd bijvoorbeeld voor supplementaire tewerkstelling of beroepsopleiding, bepaalt artikel 4 dat de CAO's een percentage van de totale loonmassa kunnen voorbehouden voor mobiliteitspremies voor de werknemers. Rechthebbenden zijn uitsluitend de werknemers die zich niet individueel met de auto naar het werk verplaatsen of die zich dichter bij de arbeidsplaats vestigen. Inzake de toekenning van de mobiliteitspremies zijn de sociale partners vrij. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk dat aparte regelingen worden uitgewerkt voor de verschillende soorten verkeersdeelnemers. Tegelijkertijd is het mogelijk dat er ook rekening wordt gehouden met de reeds bestaande wettelijk bepaalde bijdrage van de werkgevers in de werknemersabonnementen voor het openbaar vervoer.

Als de werkgever het systeem van de mobiliteitspremies toepast, worden bijdragen voor individuele woon-werkverplaatsingen per auto verboden en wordt de fiscale aftrekbaarheid voor dit autogebruik opgeheven, tenzij bewezen kan worden dat het voertuig ook moet worden gebruikt tijdens de uren voor opdrachten vanwege de werkgever. De opheffing van de fiscale aftrekbaarheid is gemakkelijk te realiseren: als de werkgever op de loonfiche van de werknemers vermeldt dat de onderneming mobiliteitspremies toekent, en dat de werknemer geen opdrachten moet uitvoeren met zijn privé-voertuig, weet de fiscus automatisch dat de belastingplichtige niet in aanmerking komt om zijn autokosten te bewijzen.

Art. 5

Dit artikel kent een startpremie toe aan ondernemingen die een vervoerscoördinator in dienst nemen, als deze beantwoordt aan de vereisten die bij koninklijk besluit worden bepaald. Belangrijk in dit verband zijn ongetwijfeld een aangepaste opleiding en de communicatieve vaardigheid.

Art. 6

Dit artikel verruimt de fiscale aftrekbaarheid van het gemeenschappelijk bedrijfsvervoer in hoofde van de organiserende werkgever tot alle inspanningen die hij levert om de individuele woon-werkverplaatsingen te verminderen.

Art. 4

Il faut que l'on puisse convenir, dans le cadre de CCT, de l'octroi d'incitants destinés à réduire le volume des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Par analogie aux conventions collectives de travail en vertu desquelles une partie de la masse salariale est réservée à des fins telles que des recrutements ou des formations professionnelles supplémentaires, l'article 4 prévoit que les CCT peuvent réserver un pourcentage de la masse salariale globale pour financer l'octroi de primes de mobilité aux travailleurs. Les seuls bénéficiaires de ces incitants seront les travailleurs qui ne se rendent pas individuellement en voiture à leur travail ou qui s'établissent en un lieu plus proche de leur lieu de travail. Les interlocuteurs sociaux de l'entreprise disposent d'une totale liberté d'action en ce qui concerne l'octroi des primes de mobilité. De cette manière, des régimes distincts pourront être élaborés pour différentes catégories d'usagers de la route. Il pourra également être tenu compte de l'intervention légale de l'employeur dans le coût des abonnements pour les transports en commun dont bénéficient déjà les travailleurs.

Lorsque l'employeur applique le système des primes de mobilité, il ne peut plus intervenir dans les frais de déplacement individuel en voiture et le bénéfice de la déductibilité fiscale est supprimé, sauf s'il peut être établi que le véhicule doit également être utilisé pendant les heures de travail pour effectuer des missions pour l'employeur. La suppression de la déductibilité fiscale est facilement réalisable: lorsque l'employeur mentionne sur la fiche de salaire des travailleurs que l'entreprise accorde des primes de mobilité et que le travailleur ne doit pas utiliser son véhicule privé pour effectuer des missions, le fisc sait automatiquement que le contribuable ne peut déduire ses frais de déplacement.

Art. 5

Cet article prévoit l'octroi d'une prime de démarrage aux entreprises qui engagent un coordinateur des transports, à condition que celui-ci réponde aux exigences fixées par arrêté royal. Une formation adéquate et le sens des relations constitueront des critères importants à cet égard.

Art. 6

Cet article étend la déductibilité fiscale des frais liés à l'organisation du transport collectif d'entreprise dans le chef de l'employeur à tous les efforts que celui-ci consent en vue de réduire les déplacements individuels entre le domicile et le lieu de travail.

Art. 7

Dit artikel bepaalt de datum van inwerkingtreding. Dit wordt overgelaten aan de Koning, zodat intussen eventuele nuttige of nodige begeleidende maatregelen genomen kunnen worden.

J. ANSOMS

WETSVOORSTEL

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 78 van de Grondwet.

Art. 2

§ 1. Deze wet is van toepassing op alle werkgevers en werknemers van de openbare en private sector.

§ 2. Voor de toepassing van deze wet wordt verstaan onder :

1° woon-werkverkeer : de verplaatsingen van de werknemers tussen de woonplaats en de arbeidsplaats met inbegrip van het tijdstip van de verplaatsingen, de vergoedingen en tegemoetkomingen van de werkgever voor verplaatsingskosten, de keuze van het voertuig met inbegrip van het gemeenschappelijk of individueel karakter ervan, het parkeren of stallen van het voertuig;

2° verkeersvolume : het aantal kilometers afgelegd met de auto door alle werknemers van een onderneming of van een groep ruimtelijk nabije ondernemingen bij hun verplaatsingen tussen de woonplaats en de arbeidsplaats;

3° bedrijfsvervoerplan : een plan dat wordt opgesteld en uitgevoerd om het volume van het woon-werkverkeer, voortgebracht binnen het kader van een onderneming of van een groep ruimtelijk nabije ondernemingen, te verminderen;

4° mobiliteitspremie : een vergoeding die tot doel heeft het verkeersvolume te verminderen;

5° gemeenschappelijke vervoerwijze : elk voertuig dat minstens drie werknemers vervoert.

Art. 3

Artikel 5 van de wet van 5 december 1968 betreffende de collectieve arbeidsovereenkomsten en de paritaire comités wordt aangevuld als volgt :

« Hierin is ook het woon-werkverkeer begrepen. »

Art. 7

Cet article charge le Roi de fixer la date d'entrée en vigueur de la loi, de manière que l'on puisse éventuellement prendre, d'ici là, les mesures d'accompagnement nécessaires ou utiles.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 78 de la Constitution.

Art. 2

§ 1^{er}. La présente loi s'applique à tous les employeurs et travailleurs des secteurs public et privé.

§ 2. Pour l'application de la présente loi, il faut entendre par :

1° déplacement entre le domicile et le lieu de travail : les déplacements effectués par les travailleurs entre le domicile et le lieu de travail, y compris le moment des déplacements, 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;

2° volume des déplacements : le nombre de kilomètres parcourus en voiture par l'ensemble des travailleurs d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises situées à proximité les unes des autres dans le cadre de leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

3° plan de transports d'entreprise : un plan établi et mis en œuvre en vue de réduire le volume des déplacements entre le domicile et le lieu de travail généré dans le cadre d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises situées à proximité les unes des autres;

4° prime de mobilité : une prime qui a pour objet de réduire le volume des déplacements;

5° moyen de transport collectif : tout véhicule qui transporte au moins trois travailleurs.

Art. 3

L'article 5 de la loi du 5 décembre 1968 sur les conventions collectives de travail et les commissions paritaires est complété par ce qui suit :

« Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail font également partie des matières réglées par la convention. »

Art. 4

§ 1. Collectieve arbeidsovereenkomsten kunnen een percentage van de loonkosten van de ondernemingen voorbehouden voor mobiliteitspremies voor de werknemers.

§ 2. Mobiliteitspremies zijn bestemd voor de werknemers die op controleerbare wijze :

1° ofwel zich in het woon-werkverkeer als voetganger, per fiets, per bromfiets, per rolwagen of per gemeenschappelijke vervoerwijze verplaatsen;

2° ofwel zich binnen een straal van vijf kilometer van de arbeidsplaats vestigen teneinde het volume van het woon-werkverkeer te verminderen.

§ 3. Het toekennen van mobiliteitspremies aan werknemers die zich in het woon-werkverkeer individueel met de auto verplaatsen, is verboden.

§ 4. Het toekennen van welke andere tegemoetkoming in de verplaatsingskosten van werknemers die zich in het woon-werkverkeer individueel met de auto verplaatsen is verboden, indien de collectieve arbeidsovereenkomst mobiliteitspremies toekent overeenkomstig de bepalingen van deze wet.

§ 5. Artikel 53 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld als volgt :

« 18° de reiskosten voor het woon-werkverkeer, indien de collectieve arbeidsovereenkomst waaronder de werknemer ressorteert, mobiliteitspremies toekent overeenkomstig de wet van ... tot bevordering van de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen. »

Art. 5

Werkgevers die een vervoerscoördinator aanwerven met de bedoeling een bedrijfsvervoerplan op te stellen en uit te voeren kunnen een eenmalige tegemoetkoming genieten waarvan het bedrag wordt bepaald door de Koning, indien de aanwerving en de vervoerscoördinator zelf beantwoorden aan de vereisten die door de Koning worden bepaald.

Art. 6

Artikel 38 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992 wordt aangevuld als volgt :

« 14° alle onkosten in hoofde van de werkgever gemaakt om het volume van het woon-werkverkeer te verminderen, overeenkomstig de wet van ... tot bevordering van de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen. »

Art. 4

§ 1^{er}. Les conventions collectives de travail peuvent prévoir qu'un pourcentage des coûts salariaux des entreprises sera réservé aux fins d'octroyer des primes de mobilité aux travailleurs.

§ 2. Les primes de mobilité sont destinées exclusivement aux travailleurs qui établissent qu'ils remplissent une des deux conditions suivantes :

1° se déplacer entre le domicile et le lieu de travail à pied, à vélo, à cyclomoteur, en chaise roulante, ou par des moyens de transport collectif;

2° s'établir à une distance de cinq kilomètres au plus du lieu de travail, afin de réduire le volume des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

§ 3. L'octroi de primes de mobilité à des travailleurs qui se déplacent individuellement en voiture entre le domicile et le lieu de travail est interdit.

§ 4. Toute autre intervention dans les frais de déplacement des travailleurs qui se déplacent individuellement en voiture entre le domicile et le lieu de travail est interdite lorsque des primes de mobilité sont accordées en vertu d'une convention collective de travail conformément aux dispositions de la présente loi.

§ 5. L'article 53 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par ce qui suit :

« 18° les frais exposés pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, lorsque des primes de mobilité sont accordées en vertu de la convention collective de travail de laquelle relève le travailleur, conformément à la loi du ... favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise. »

Art. 5

Les employeurs qui recrutent un coordinateur des transports aux fins d'établir et de mettre en œuvre un plan de transports d'entreprise peuvent bénéficier d'une subvention unique dont le montant est fixé par le Roi, à condition que le recrutement et le coordinateur des transports répondent aux exigences fixées par le Roi.

Art. 6

L'article 38 du Code des impôts sur les revenus 1992 est complété par ce qui suit :

« 14° tous frais exposés par l'employeur en vue de réduire le volume des déplacements entre le domicile et le lieu de travail, conformément à la loi du ... favorisant l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail par l'établissement de plans de transports d'entreprise. »

Art. 7

De Koning bepaalt de datum van inwerkingtreding van deze wet.

21 december 1995.

J. ANSOMS
G. D'HONDT
L. GOUTRY
J. LENSSENS
T. PIETERS

Art. 7

Le Roi fixe la date d'entrée en vigueur de la présente loi.

21 décembre 1995.

