

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

24 december 1999

WETSVOORSTEL

**betreffende het verplicht opstellen van
bedrijfsvervoerplannen**

(ingediend door de heren Hans Bonte
en Daan Schalck)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

24 décembre 1999

PROPOSITION DE LOI

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

(déposée par MM. Hans Bonte
et Daan Schalck)

SAMENVATTING

Door ondernemingen met gemiddeld vijftig werknemers te verplichten een bedrijfsvervoerplan op te stellen, beogen de indieners van dit wetsvoorstel de organisatie van het woon-werkverkeer te verbeteren en het individueel autogebruik in dit verkeer terug te dringen. Dit wetsvoorstel schrijft voor aan welke voorwaarden zo'n plan moet voldoen en bevat voorts, onder meer, bepalingen inzake de goedkeuring en de geldigheidsduur van zo'n plan, de aanstelling van een vervoercoördinator en een mobiliteitspremie voor werknemers die niet individueel met de auto naar het werk rijden.

RÉSUMÉ

En obligeant les entreprises qui occupe en moyenne cinquante travailleurs à établir un plan de transports d'entreprise, les auteurs de cette proposition de loi visent à améliorer l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail et à réduire l'utilisation individuelle de la voiture pour ces déplacements. La présente proposition de loi fixe les conditions auxquelles un tel plan doit satisfaire et comprend en outre, notamment, des dispositions concernant l'approbation et la durée de validité d'un tel plan, la désignation d'un coordinateur du transport et le versement d'une prime de mobilité aux travailleurs qui ne se rendent pas seul en voiture à leur lieu de travail.

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone-Mouvement des Citoyens pour le Changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie&ID21

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/000: Parlementair document van de 50e zittingsperiode +
het nummer en het volgnummer

QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Integraal Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum
COM	:	Commissievergadering

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/000 : Document parlementaire de la 50e
législature, suivi du n° et du n° consécutif

QRVA	:	Questions et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu Intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen :
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes :
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Onder invloed van allerlei factoren (inkomensgroei, gezinsverdunding, suburbanisatie, specialisatie in het productieproces, enz.) is de mobiliteit steeds omvangrijker geworden. Vooral het wegvervoer nam een enorme vaart. Zo noteerden we tussen 1980 en 1997 een verdubbeling van het verkeer op de autosnelwegen. Ook op de andere wegen nam het verkeer met gemiddeld 2,5 % per jaar toe. Op een spontane trendbreuk moeten we niet rekenen: algemeen wordt rekening gehouden met een toename van de personenmobiliteit met 40 % en van de goederenmobiliteit met 50 % de komende vijftien jaar.

Wanneer de groeiende vraag naar mobiliteit zoals in het verleden vooral door de auto en de vrachtwagen wordt opgevangen, rijzen zware problemen voor alle verkeersdeelnemers. Voor de automobilisten is er het schrikbeeld van files op alle belangrijke in- en uitvalswegen naar de economische centra. Zij die om diverse redenen (laag inkomen, fysieke handicaps, te jong of te oud, enz.) van automobilité verstoken blijven, dreigen maatschappelijk geïsoleerd te raken. Ten slotte zou een blijvende groei van het wegverkeer ook onze inspanningen om de verkeersveiligheid te verhogen en de nadelige milieu-effecten van het verkeer te bestrijden sterk hypothekeren.

Het mobiliteitsbeleid moet dan ook in de eerste plaats gericht zijn op het ombuigen van de trendmatige groei van het wegverkeer. In de wetenschap dat de motoren van deze groei grotendeels buiten het bereik van het mobiliteitsbeleid vallen (inkomensgroei, toename van de actieve bevolking en van de vrije tijd, ...) en in sommige gevallen van het beleid tout court (gezinsverdunding, individualisering, ...), zullen we ons vooral moeten richten op een efficiëntere organisatie van het vervoersysteem: meer kansen voor de fiets en het gemeenschappelijk vervoer voor welbepaalde verplaatsingen, betere aansluitingen en combinatiemogelijkheden tussen de verschillende vervoerswijzen.

De aanpak van het woon-werkverkeer moet één van de speerpunten van het mobiliteitsbeleid zijn. De gemiddelde Vlaming legt dagelijks 8 kilometer af van en naar het werk; dit is bijna een kwart van zijn totale mobiliteit. Het woon-werkverkeer blijft daarmee het belangrijkste verplaatsingsmotief, ondanks het toenemend

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

Influencée par de multiples facteurs (augmentation du revenu, réduction de la taille des familles, suburbanisation, spécialisation dans le processus de production, etc.), la mobilité n'a cessé de s'amplifier. C'est ainsi que nous avons observé un doublement du volume du trafic sur les autoroutes et que nous avons constaté que, sur les autres routes également, le trafic a augmenté en moyenne de 2,5 % par an. Il serait vain d'espérer qu'un revirement intervienne spontanément dans cette évolution : on prévoit généralement que la mobilité des personnes et la mobilité des marchandises augmenteront respectivement de 40 et de 50% au cours des quinze prochaines années.

Si, comme par le passé, il faut surtout répondre à la demande croissante de mobilité par une utilisation plus intense de la voiture et du camion, de graves problèmes ne manqueront pas de se poser à tous les usagers de la route. Les files sur les voies d'accès et de sorties de tous les centres économiques importants sont le cauchemar de tous les automobilistes. Ceux qui, pour diverses raisons (revenu modique, handicaps physiques, trop jeunes ou trop vieux, etc.), doivent se passer de l'automobilité, risquent de sombrer dans l'isolement social. Enfin, une augmentation continue de la circulation routière devrait aussi fortement hypothéquer les efforts que nous consentons pour accroître la sécurité routière et combattre les effets nuisibles de la circulation sur l'environnement.

La politique de mobilité doit dès lors viser en premier lieu à infléchir l'augmentation tendancielle de la circulation. Sachant que les facteurs qui génèrent cette augmentation échappent en grande partie à l'imprévu de la politique de mobilité (hausse des revenus, croissance de la population active et augmentation du temps libre, ...) et, dans certains cas, de la politique tout court (réduction de la taille des familles, individualisation, ...), nous devons surtout nous employer à organiser le système de transport de manière plus efficace, c'est-à-dire à promouvoir l'usage du vélo et des transports en commun pour certains déplacements et à prévoir de meilleures correspondances et de meilleures possibilités de combinaison entre les différents moyens de transports.

La façon d'aborder la question des déplacements entre le domicile et le lieu de travail doit constituer une des priorités de la politique de la mobilité. Le Flamand moyen parcourt quotidiennement 8 kilomètres pour effectuer le trajet aller-retour qui sépare son domicile de son lieu de travail, ce qui représente près d'un quart de

belang van het winkerverkeer, het recreatief en het zakelijk verkeer. De auto is met grote voorsprong het meest gebruikte vervoermiddel in het woon-werkverkeer: 6 op 10 Vlamingen gaat met de eigen auto naar het werk; 1 op 10 rijdt met iemand anders mee (carpool). Daarmee ligt het autogebruik in het woon-werkverkeer nog iets hoger dan in de totale mobiliteit.

Eén van de instrumenten om tot een duurzamere en efficiëntere organisatie van het woon-werkverkeer te komen zijn bedrijfsvervoerplannen. Bedrijfsvervoerplannen hebben de bedoeling door een planmatige aanpak de organisatie van het vervoer van en naar het werk te verbeteren en het individueel autogebruik in een bedrijf of in een groep ruimtelijk nabij bedrijven terug te dringen. Bedrijven worden zo in zekere mate verantwoordelijk gesteld voor de vervoersstromen die het gevolg zijn van hun activiteiten en voor de maatschappelijke gevolgen van deze stromen in termen van congestie, vervuiling, verkeersonveiligheid en groeiende auto-afhankelijkheid.

In binnen- en buitenland werd de waarde van oordeelkundig opgestelde en degelijk begeleide bedrijfsvervoerplannen reeds ten overvloede bewezen. In een aantal gebieden in de Verenigde Staten (o.a. Californië) werden bedrijven door een strenge milieuwetgeving zo goed als verplicht om in te grijpen op de vervoersstromen die hun economische activiteiten met zich meebrengen. Vanaf het einde van de jaren tachtig gaf dit aanleiding tot de oprichting van meer dan 100 Transportation Management Organisations (TMA's): samenwerkingsverbanden van bedrijven in één regio met het oog op een andere, efficiëntere organisatie van het bedrijfsvervoer met autokilometerreductie als doel. De TMA's slaagden erin om het aantal autoverplaatsingen van en naar het werk met gemiddeld 10 % te verminderen.

Nederland baseerde zich op de Amerikaanse ervaringen om in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (1991) tegen 1995 de implementatie van bedrijfsvervoerplannen in alle bedrijven met meer dan 50 werknemers voorop te stellen. Daarbij rekende men op een reductie met 20 % van het aantal individuele autokilometers bij de betrokken bedrijven. Er werd ge-

l'ensemble de ses déplacements. C'est donc toujours principalement pour se rendre à son travail que l'on se déplace, et ce, malgré l'importance croissante des déplacements pour le shopping et les loisirs et des déplacements d'affaires. La voiture représente de loin le moyen de transport le plus utilisé lors des déplacements entre le domicile et le lieu de travail : 6 Flamands sur 10 utilisent leur propre voiture pour se rendre à leur travail ; 1 Flamand sur 10 va en voiture avec quelqu'un d'autre (covoiturage). Il s'ensuit que, proportionnellement, l'utilisation de la voiture est encore plus importante pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail que pour l'ensemble des déplacements.

Les plans de transports d'entreprise sont un des instruments qui devraient permettre de parvenir à une organisation plus durable et plus efficace encore des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Ils visent, par une approche planifiée, à améliorer l'organisation des transports entre le domicile et le lieu de travail et à réduire l'usage individuel de la voiture au sein d'une entreprise ou au sein de plusieurs entreprises situées à proximité les unes des autres. Les entreprises sont ainsi dans une certaine mesure rendues responsables des flux de déplacements qui résultent de leurs activités et des conséquences sociales de ces flux en termes de congestion, de pollution, d'insécurité routière et de dépendance croissante de la voiture.

En Belgique comme à l'étranger, la valeur des plans de transports d'entreprise intelligemment élaborés et rigoureusement mis en oeuvre a déjà été largement démontrée. Dans certains États aux États-Unis (entre autres, en Californie), les entreprises ont pratiquement été obligées, par une réglementation stricte en matière d'environnement, d'intervenir dans le problème des flux de déplacements qu'entraînent leurs activités économiques. Depuis la fin des années quatre-vingt, ces initiatives ont abouti à la création de plus de 100 *Transportation Management Organisations* (TMA), dans le cadre desquelles les entreprises d'une région collaborent en vue d'organiser les transports d'entreprise autrement et plus efficacement de manière à réduire le nombre de kilomètres parcourus en voiture. Les TMA sont parvenues à diminuer de 10% en moyenne, le nombre des déplacements en voiture entre le domicile et le lieu de travail.

Les Pays-Bas se sont basés sur les expériences américaines pour prévoir, dans leur Deuxième plan structurel de la circulation et des transports (1991) l'application, à partir de 1995, de plans de transports d'entreprise dans toutes les entreprises qui occupent plus de 50 travailleurs. Les responsables néerlandais espéraient ainsi réduire de 20% le nombre de kilomètres

kozen voor een beleid op basis van vrijwilligheid om werkgevers en werknemers niet teveel voor het hoofd te stoten, zonder een eventuele wettelijke verplichting tot het opstellen van bedrijfsvervoerplannen uit te sluiten. In 1995 moest men echter vaststellen dat de ambitieuze doelstellingen van SVV II niet gehaald werden: amper 14 % van de bedrijven met meer dan 50 werknemers beschikte over een goedgekeurd bedrijfsvervoerplan. Bij de grote bedrijven lag dit percentage wel een stuk hoger. Momenteel onderzoekt de Nederlandse overheid hoe het verplicht opstellen van een bedrijfsvervoerplan deel kan uitmaken van de milieuwetgeving.

Ook in België zijn bedrijfsvervoerplannen inmiddels geen onbekend gegeven. In 1989 werd met steun van de Europese Gemeenschap een carpoolproject - dus geen bedrijfsvervoerplan in de strikte zin van het woord, omdat slechts werd ingespeeld op één alternatief voor het individueel autogebruik - opgezet bij zeven bedrijven in het Antwerpse. De resultaten waren bemoedigend: één op zes automobilisten toonde interesse voor carpool; het aantal carpoolers nam toe met 2 à 3 %. De initiatiefnemers achtten een toename met 5 tot 10 % van het aantal carpoolers haalbaar mits aan een aantal randvoorwaarden zou worden voldaan (aanstelling van een vervoerscoördinator in het bedrijf, meer betrokkenheid van de bedrijven, begeleidende fiscale maatregelen, enz.).

Het eerste bedrijfsvervoerplan dat inspeelde op alle alternatieven voor het individueel autogebruik werd in 1994 ingevoerd door SABENA. Nadien volgden nog tal van andere, veelal grote bedrijven. Ook de Vlaamse Gemeenschap gaf het goede voorbeeld door een bedrijfsvervoerplan uit te werken voor haar ambtenarenkorps in de Brusselse WTC III-toren. In de industriezone Zaventem-Keiberg werd dan weer geëxperimenteerd met een gebiedsgerichte aanpak, waarbij een bedrijfsvervoerplan werd uitgewerkt voor verschillende bedrijven in dezelfde industriezone. Naast deze, door de Vlaamse overheid ondersteunde projecten, namen een aantal bedrijven zelf het initiatief om een bedrijfsvervoerplan op te stellen.

Met het «Actieprogramma Bedrijfsvervoerplannen» probeerde het Vlaamse Gewest vanaf maart 1994 de bedrijven op basis van vrijwilligheid te overhalen tot het opstellen van een volwaardig bedrijfsvervoerplan. Om het opstellen van plannen te begeleiden, startte het

parcours individueel in voiture par les travailleurs des entreprises concernées. Afin de ne pas trop heurter les employeurs et les travailleurs, ils ont opté pour une politique basée sur le volontariat, sans pour autant exclure l'éventualité d'une obligation légale d'établir des plans de transports d'entreprise. En 1995, ils ont toutefois dû constater que les objectifs ambitieux du Deuxième Plan structurel n'avaient pas été atteints : à peine 14% des entreprises occupa plus de 50 travailleurs disposaient d'un plan de transports d'entreprise approuvé. Ce pourcentage était cependant nettement plus élevé au sein des grandes entreprises. Les autorités néerlandaises cherchent à présent le moyen d'intégrer l'obligation d'établir un plan de transports d'entreprise à la législation en matière d'environnement.

En Belgique également, on n'ignore plus ce que sont les plans d'entreprise. En 1989, 7 entreprises de la région d'Anvers ont mis sur pied, avec le soutien de la Communauté européenne, un projet de covoiturage (donc pas un plan de transports d'entreprise au sens strict du terme, étant donné que le projet en question n'était basé que sur une des alternatives possibles à l'autosolisme). Les résultats ont été encourageants: un automobiliste sur six a montré de l'intérêt pour le covoiturage et le nombre de covoitureurs est passé de 2 à 3 %. Les personnes qui étaient à l'origine de l'initiative estimaient que l'on pouvait arriver à une augmentation de 5 à 10 % du nombre de covoitureurs, pourvu qu'on satisfasse à un certain nombre de conditions (désignation d'un coordinateur du transport au sein de l'entreprise, participation accrue des entreprises, mesures fiscales d'accompagnement, etc.).

Le premier plan de transports d'entreprise qui ait englobé toutes les alternatives à l'usage individuel de la voiture a été mis en oeuvre en 1994 par la Sabena. De nombreuses entreprises, généralement de grande taille, ont suivi. La Communauté flamande a également donné le bon exemple en élaborant un plan de transports d'entreprise pour ses fonctionnaires, hébergés dans la tour III du WTC. Dans la zone industrielle de Zaventem-Keiberg, on a ensuite expérimenté une approche ciblée sur une zone géographique en élaborant un plan de transports d'entreprise pour plusieurs entreprises situées dans la même zone. À côté de ces projets soutenus par les autorités flamandes, un certain nombre d'entreprises ont pris elles-mêmes l'initiative d'élaborer un plan de transports d'entreprise.

Dans le cadre de son «Actieprogramma Bedrijfsvervoerplannen», la Région flamande a tenté, à partir de mars 1994, de persuader les entreprises d'élaborer, sur base volontaire, un véritable plan de transports d'entreprise. Afin de fournir l'accompagnement

gewest op 1 maart 1995 in elke provincie een «mobiliteitsbureau» op, bemand door een «mobiliteitsmanager». In april 1998 leverden deze mobiliteitsmanagers een eerste evaluatierapport af. Dit rapport besluit als volgt:

«Vele bedrijven waarmee gewerkt werd evalueerden het concept en het theoretisch deel van de uitvoering van een bedrijfsvervoerplan positief tot zeer positief. Inzake actie, veldwerk en resultaat evalueerde men eerder terughoudend. (...) De huidige werkwijze heeft dus onvoldoende resultaten opgeleverd. (...) In de veronderstelling dat deze omstandigheden wel optimaal waren geweest (verwezen wordt vooral naar externe omstandigheden zoals het fiscaal regime, gebrek aan mobiliteitsbeleid, e.d.), zouden de resultaten stellig beter zijn geweest.

De vraag is evenwel of het niveau van deze verbetering voldoende zou zijn om een vrij fundamentele ommekeer te kunnen bewerkstelligen in de modal-shift van het woon-werkverkeer (...). Het antwoord hierop is, op basis van de opgedane ervaringen, ontkennend, vooral op basis van het vrijwillig karakter van het actieprogramma. (...)

Een meer dwingende aanpak t.o.v. het bedrijfsleven is dus noodzakelijk.»

Aansluitend bij deze pertinente vaststelling beoogt dit wetsvoorstel het instellen van een wettelijke verplichting tot het opstellen van bedrijfsvervoerplannen in alle bedrijven met meer dan 50 werknemers.

Het wetsvoorstel neemt als uitgangspunt de tekst die tijdens de vorige zittingsperiode op 22 april 1999 door de plenaire vergadering van de Kamer werd goedgekeurd (nr. 374/19-95/96), maar waarvan de evocatie door de Senaat niet kon worden afgerond vóór de ontbinding van de wetgevende kamers. Deze tekst was in grote lijnen een synthese van:

- het wetsvoorstel nr. 374/1-95/96, waarin het systeem van de mobiliteitspremies werd geïntroduceerd als instrument om de vervoerswijzekeuze in het woon-werkverkeer te beïnvloeden;

- de amendementen die eerst door mezelf (nr. 374/8-95/96), later in licht aangepaste vorm mee ondertekend door mevr. Cahay-André en de heren Ansoms en Moock (nr. 374/9-95/96) werden ingediend en waardoor de mobiliteitspremies enkel konden worden toegekend in het kader van een wettelijk verplicht bedrijfsvervoerplan.

nécessaire à l'élaboration de ces plans, la région a ouvert, le 1^{er} mars 1995, dans chaque province, un «*mobilitésbureau*» doté d'un «*mobilitésmanger*». En avril 1998, ces gestionnaires de la mobilité ont publié un premier rapport d'évaluation. La conclusion de ce rapport est la suivante:

«De nombreuses entreprises avec lesquelles on a travaillé ont donné l'évaluation «positif à très positif» pour ce qui concerne le projet et la partie théorique de la mise en oeuvre d'un plan de transports d'entreprise. Leur avis était plutôt réservé en ce qui concerne l'action, le travail de terrain et le résultat. (...) La méthode actuelle a donc donné des résultats insuffisants. (...) À supposer que les conditions aient été optimales, (il est surtout renvoyé aux facteurs externes tels que le régime fiscal, l'absence de politique de la mobilité, etc.), les résultats auraient certainement été meilleurs.

Reste toutefois à savoir si l'ampleur de cette amélioration serait suffisante pour pouvoir initier une révolution assez fondamentale au niveau des comportements traditionnels en matière de déplacements entre le domicile et le lieu de travail. (...) Sur la base des expériences réalisées, la réponse à cette question est négative, en raison essentiellement du caractère volontaire du programme d'action (...)

Il est dès lors nécessaire d'adopter à une attitude plus contraignante à l'égard des entreprises. »

Dans le droit fil de cette constatation pertinente, la présente proposition de loi vise à obliger légalement les entreprises occupant plus de 50 travailleurs à établir des plans de transports d'entreprise.

La présente proposition de loi se fonde sur le texte adopté au cours de la législature précédente, le 22 avril 1999, par la séance plénière de la Chambre (Doc. n° 374/19-95/96), mais dont le Sénat n'a pu clôturer la procédure d'évocation avant la dissolution des Chambres législatives. Cette proposition était essentiellement une synthèse des textes suivants :

- la proposition de loi n° 374/1-95/96, qui introduisait le système des primes de mobilité en tant qu'instrument permettant d'influencer le choix du moyen de transport dans le cadre des déplacements entre le domicile et le lieu de travail ;

- les amendements présentés d'abord par l'auteur de la présente proposition de loi (Doc. n° 374/8-95/96) et ensuite cosignés, sous une forme légèrement adaptée, par Mme Cahay-André et MM. Ansoms et Moock (Doc. n° 374/9-95/96), qui prévoyaient que les primes de mobilité ne pouvaient être accordées que dans le cadre d'un plan de transports d'entreprise imposé par la loi.

Dit wetsvoorstel verfijnt de op 22 april 1999 goedgekeurde tekst door volgende aanvullingen:

- een vrijstelling voor het opmaken van het bedrijfsvervoerplan voor bedrijven waarvan een groot aantal werknemers geen vaste arbeidsplaats heeft;
- het inschrijven van een procedure voor de conformverklaring van het bedrijfsvervoerplan door de federale administratie, die zich hiervoor kan laten bijstaan door de gewesten;
- het inschrijven van een procedure voor de vijfjaarlijkse vernieuwing van de bedrijfsvervoerplannen;
- het verplicht aanstellen van een vervoercoördinator, die o.a. belast wordt met het opstellen van een jaarlijks verslag.

ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Art. 2

Dit artikel bepaalt het toepassingsgebied van het wetsvoorstel. Het tweede lid geeft expliciet aan dat dit wetsvoorstel eveneens van toepassing is op de statutaire werknemers van de openbare sector en hun werkgevers.

Art. 3

Dit artikel geeft een aantal definities die noodzakelijk zijn voor een correcte interpretatie van het wetsvoorstel.

Art. 4

Dit artikel stelt de opmaak van een bedrijfsvervoerplan verplicht voor alle ondernemingen die meer dan 50 werknemers in dienst hebben. Over de «kritische massa» die nodig is om een bedrijfsvervoerplan ten uitvoer te brengen, bestaat discussie. Het Nederlandse Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer wilde het opstellen van bedrijfsvervoerplannen stimuleren in de 15.000 Nederlandse ondernemingen met meer dan 50 werknemers. De Vlaamse Mobiliteitscel gaat er daarentegen van uit dat 500 werknemers een minimale drempel is voor het succesvol implementeren van een bedrijfsvervoerplan. Gelet op de gunstige ervaring met

La présente proposition de loi affine le texte adopté le 22 avril 1999 en le complétant par les points suivants :

- la dispense de l'obligation d'élaborer un plan de transports d'entreprise pour les entreprises dont un grand nombre de travailleurs n'exercent pas une fonction sédentaire ;
- la définition d'une procédure en vue de la déclaration de conformité du plan de transports d'entreprise par l'administration fédérale, qui peut se faire assister par les Régions ;
- la définition d'une procédure en vue de la révision quinquennale des plans de transports d'entreprise ;
- l'obligation de désigner un coordinateur du transport, chargé notamment de l'élaboration d'un rapport annuel.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Art. 2

Cet article définit le champ d'application de la présente proposition de loi. L'alinéa 2 précise explicitement que celle-ci s'applique aussi aux travailleurs statutaires du secteur public et à leurs employeurs.

Art. 3

Cet article contient une série de définitions, qui sont nécessaires pour interpréter correctement la présente proposition de loi.

Art. 4

Cet article impose l'établissement d'un plan de transports d'entreprise à toutes les entreprises occupant plus de cinquante travailleurs. La «masse critique» nécessaire pour mettre en oeuvre un plan de transports d'entreprise fait l'objet de discussions. Le *Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer* néerlandais visait à encourager l'établissement de plans de transports d'entreprise dans les 15 000 entreprises néerlandaises comptant plus de cinquante travailleurs. La *Vlaamse Mobiliteitscel* considère par contre que la réussite d'un plan de transports d'entreprise implique un effectif d'au moins 500 travailleurs. Il semble toutefois que l'on mette

bedrijfsvervoerplannen in bedrijven met minder dan 500 werknemers en op de typische KMO-structuur van het bedrijfsleven, lijkt men de lat hiermee te laag te leggen.

Paragraaf 2 onderwerpt het bedrijfsvervoerplan aan het advies van het comité voor preventie en bescherming op het werk en, in voorkomend geval, van de ondernemingsraad. Op die manier is de betrokkenheid van de werknemers bij de opmaak van het plan geïnstitutionaliseerd. Deze betrokkenheid is een essentiële voorwaarde voor het welslagen van het plan.

Art. 5

Dit artikel somt de vormelijke en inhoudelijke voorwaarden op waaraan de bedrijfsvervoerplannen minimaal moeten voldoen.

Voor sommige bedrijven lijkt het opmaken van een bedrijfsvervoerplan weinig opportuun. Dit is het geval met bedrijven waar reeds een groot deel van de werknemers anders dan individueel met de wagen naar het werk komen en met bedrijven waar een groot deel van de werknemers geen vaste arbeidsplaats heeft. Paragraaf voorziet in de mogelijkheid om deze bedrijven vrij te stellen van de opmaak van een volledig bedrijfsvervoerplan. Deze vrijstelling vloeit voort uit de «beperkte inventarisatie», die voorafgaat aan het eigenlijke bedrijfsvervoerplan. De Koning bepaalt de precieze criteria voor het verlenen van een vrijstelling.

Het analytisch gedeelte (paragraaf 3) vormt de basis van het bedrijfsvervoerplan en omvat een uitgebreide inventaris van de mobiliteits- en bereikbaarheidskenmerken van het bedrijf of de groep bedrijven. Waar wonen de werknemers ten opzichte van het bedrijf? Op welk tijdstip begeven ze zich met welk vervoermiddel naar het werk? Welke vervoersvoorzieningen (wegen, parkeervoorzieningen, fietspaden, openbaar vervoer, bedrijfsvervoer en bedrijfswagens, enz.) zijn beschikbaar? Welke specifieke situaties bepalen mee het vervoerspatroon (congestie, verplaatsingsvergoedingen, enz.)? Onder welke voorwaarden zijn de werknemers bereid om hun vervoerspatroon te veranderen?

Vervolgens moet een actieplan worden opgesteld (paragraaf 4). Centraal hierin staat het vormen van «clusters» van werknemers die in potentie hetzelfde vervoerspatroon hebben (wonen in elkaars nabijheid, gelijke werktijden). Binnen één cluster kan uitgekeken

ainsi la barre trop haut, compte tenu de l'expérience positive acquise dans le cadre de la mise en œuvre de plans de transports d'entreprise dans des entreprises comptant moins de 500 travailleurs et eu égard au fait que le tissu économique est essentiellement constitué de PME.

Le § 2 prévoit que le plan de transports d'entreprise doit être soumis pour avis au Comité pour la prévention et la protection au travail et, le cas échéant, au conseil d'entreprise. Cette disposition permet d'institutionnaliser la participation des travailleurs à l'établissement du plan, qui est une condition essentielle de sa réussite.

Art. 5

Cet article énumère les conditions minimales de fond et de forme auxquelles les plans de transports d'entreprise doivent satisfaire.

L'élaboration d'un plan de transports d'entreprise paraît peu intéressante pour certaines entreprises. C'est le cas pour les entreprises dont une grande partie des travailleurs ont déjà renoncé à utiliser individuellement la voiture pour se rendre au travail et pour les entreprises dont une grande partie des travailleurs ne sont pas sédentaires. Conformément au § 2, ces entreprises peuvent être dispensées d'élaborer un plan de transports d'entreprise complet. Cette dispense procède de l'inventaire limité qui est dressé avant l'élaboration du plan de transports d'entreprise proprement dit. Le Roi fixe les critères précis d'octroi d'une dispense.

Le volet analytique (§ 3) constitue le fondement du plan de transports d'entreprise et contient un inventaire détaillé des caractéristiques de l'entreprise ou du groupe d'entreprises en matière de mobilité et d'accessibilité. Où habitent les travailleurs par rapport à l'entreprise? A quel moment et par quel moyen de transport se rendent-ils au travail? Quels sont les moyens et équipements de transport disponibles (routes, parcs de stationnement, pistes cyclables, transports en commun, transports d'entreprise, voitures de fonction, etc.)? Quelles sont les situations particulières qui définissent le choix du mode de transport (embouteillages, frais de déplacement, etc.)? A quelles conditions les travailleurs sont-ils disposés à modifier leurs habitudes en matière de transports?

Il convient en outre d'élaborer un plan d'action (§4) axé sur la constitution de groupes de travailleurs ayant potentiellement les mêmes habitudes en matière de transports (domiciles situés à proximité les uns des autres, horaires de travail identiques). Chaque groupe

worden naar haalbare alternatieven voor het individueel autogebruik. Is het mogelijk om werknemers aan te sporen tot carpooling? Is er een voldoende potentieel om een bedrijfsbus in te leggen? Zouden de automobilisten zonder tijdverlies net zo goed met de fiets naar het werk kunnen komen?

Tegelijk moet het bedrijfsvervoerplan de maatregelen aangeven die het vervoerspatroon in de gewenste richting moeten sturen. Enkele voorbeelden van mogelijke maatregelen: parkeerplaatsen voor carpoolers vlakbij de bedrijfsingang, een fietsvergoeding, het inleggen van een bedrijfsbusje, voldoende stallingsplaatsen en een kleedcabine voor de fietsende werknemers, een vraag aan het busbedrijf om de route of de dienstregeling aan te passen, glijdende werkuren, enz.

De volgende stap is de opmaak van een communicatieplan (paragraaf 5). Een bedrijfsvervoerplan zal inderdaad pas tot de gewenste resultaten leiden, wanneer werkgever en werknemer de zin ervan inzien en maximaal willen meewerken aan de realisatie van het plan. Naast de zorgvuldigheid en de inventiviteit waarmee het bedrijfsvervoerplan wordt opgesteld, is daarom een voortdurende en duidelijke communicatie tussen de bedrijfsleiding, de werknemers en de opstellers van het plan een cruciale succesfactor.

Ten slotte voorzien de paragrafen 6 en 7 in een gedeelte betreffende de middelen en een gedeelte betreffende de evaluatie van het bedrijfsvervoerplan.

Art. 6

Het bedrijfsvervoerplan neemt de vorm aan van een collectieve arbeidsovereenkomst. Deze vorm heeft als belangrijk voordeel dat elke CAO wordt neergelegd op de griffie van de dienst van de collectieve arbeidsbetrekkingen van het ministerie van Tewerkstelling en Arbeid waardoor het mogelijk wordt dat de overheid weet welke ondernemingen een bedrijfsvervoerplan hebben opgesteld, zonder een nieuwe administratie te moeten oprichten of zonder een specifieke aangifteverplichting in te voeren.

Komen de werkgever en de werknemers niet tot een consensus over het bedrijfsvervoerplan in het kader van een CAO, dan kan de werkgever de bindende elementen van het plan opnemen in het arbeidsreglement.

pourrait chercher des alternatives praticables à l'utilisation individuelle de la voiture. Est-il possible d'inciter les travailleurs à pratiquer le covoiturage? Existe-t-il un potentiel suffisant pour prévoir un bus d'entreprise? Les automobilistes pourraient-ils se rendre au travail à vélo sans perdre de temps?

Le plan de transports d'entreprise doit en même temps déterminer les mesures qui doivent orienter les habitudes en matière de transports dans la direction désirée. L'on pourrait à cet égard prendre les mesures suivantes : prévoir des places de stationnement à proximité de l'entrée de l'entreprise pour ceux qui pratiquent le covoiturage, instaurer une indemnité pour déplacement à bicyclette, prévoir un bus d'entreprise, aménager un garage à bicyclettes suffisamment grand et un vestiaire pour les travailleurs se rendant au travail à vélo, demander à l'entreprise qui assure le transport en bus d'adapter l'itinéraire ou les horaires, instaurer des horaires flexibles, etc.

L'étape suivante est l'élaboration d'un plan de communication (§ 5). Un plan de transports d'entreprise ne donnera en effet les résultats souhaités que si l'employeur et le travailleur en perçoivent l'intérêt et entendent collaborer au maximum à sa mise en œuvre. Outre la minutie et l'inventivité avec lesquelles le plan de transports d'entreprise est établi, une communication permanente et claire entre la direction de l'entreprise, les travailleurs et les rédacteurs du plan constitue un facteur essentiel de succès.

Enfin, les paragraphes 6 et 7 prévoient respectivement un volet décrivant les moyens à utiliser et un volet relatif à l'évaluation du plan de transports d'entreprise.

Art. 6

Le plan de transports d'entreprise revêt la forme d'une convention collective de travail. Cette forme offre l'avantage que chaque CCT est déposée au greffe du service des relations collectives de travail du ministère de l'Emploi et du Travail, ce qui permettra aux autorités de savoir quelles sont les entreprises qui ont élaboré un plan de transports d'entreprise sans devoir créer une nouvelle administration ou sans devoir introduire une obligation spécifique de déclaration.

Si l'employeur et les travailleurs ne parviennent pas à se mettre d'accord sur le plan de transports d'entreprise dans le cadre d'une CCT, l'employeur peut insérer les éléments contraignants du plan dans le règlement de travail.

Art. 7

Dit artikel bepaalt de procedure voor de conformverklaring van bedrijfsvervoerplannen, alsmede de procedure bij niet-conformverklaring of bij niet- of laattijdige indiening van het bedrijfsvervoerplan.

Paragraaf 1, eerste lid, geeft de Koning de mogelijkheid om in de uitvoeringsbesluiten te kiezen voor een gefaseerde aanpak, waarbij in een eerste fase de verplichting enkel zou gelden ten aanzien van de grote ondernemingen (> 500 werknemers). De ervaring van de grote bedrijven moet een voldoende draagvlak creëren om de verplichting gefaseerd door te trekken naar alle bedrijven met meer dan 50 werknemers.

Paragraaf 1, tweede lid, bepaalt dat de procedure van conformverklaring een dubbele toetsing inhoudt. Enerzijds gaat de administratie na of het bedrijfsvervoerplan is opgesteld overeenkomstig de bepalingen van de wet en haar uitvoeringsbesluiten. De administratie onderzoekt daarbij of het bedrijfsvervoerplan de nodige gegevens bevat en of de onderneming op basis van deze gegevens tot de juiste conclusies is gekomen. Zo kan de administratie de stelling van de onderneming afwijzen dat, op basis van de beperkte inventarisatie, de onderneming niet verplicht is een volledig bedrijfsvervoerplan op te stellen.

Anderzijds houdt de procedure van conformverklaring in dat de administratie de maatregelen die de onderneming tijdens de duur van het bedrijfsvervoerplan wil nemen, vergelijkt met de doelstelling(en) van het bedrijfsvervoerplan. Als blijkt dat de maatregelen niet in verhouding staan tot de doelstellingen, kan de administratie op grond hiervan weigeren het bedrijfsvervoerplan conform te verklaren.

De termijn waarbinnen de administratie het bedrijfsvervoerplan al dan niet conform verklaart, bedraagt drie maanden. Dit laat o.a. toe om de gewesten te betrekken bij de evaluatie van het bedrijfsvervoerplan (cfr. paragraaf 4). Het vertrekpunt van deze termijn is de schriftelijke ontvangst van het bedrijfsvervoerplan of van het arbeidsreglement op de griffie van de dienst van de collectieve arbeidsbetrekkingen. Indien de administratie geen beslissing heeft genomen binnen voormelde termijn, mag de onderneming het bedrijfsvervoerplan behouden en de geplande maatregelen uitvoeren.

Paragraaf 4 voorziet expliciet in de mogelijkheid van samenwerking met de gewesten. De conformverklaring van de bedrijfsvervoerplannen heeft ook betrekking op hun efficiëntie inzake de beïnvloeding van de

Art. 7

Cet article fixe la procédure de déclaration de conformité des plans de transports d'entreprise, ainsi que la procédure applicable lorsque le plan de transports d'entreprise est déclaré non conforme ou en cas d'absence de plan ou de dépôt tardif.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, permet au Roi d'opter, par le biais des arrêtés d'exécution, pour une approche phasée, en n'obligeant par exemple, dans un premier temps, que les grandes entreprises (de plus de 500 travailleurs) à élaborer un plan de transports d'entreprise. L'expérience que l'on aura ainsi acquise avec les grandes entreprises devrait procurer une assise suffisante en vue d'une extension graduelle de l'obligation à toutes les entreprises de plus de 50 travailleurs.

Le paragraphe 1^{er}, alinéa 2, assortit la procédure de déclaration de conformité d'un double contrôle. D'une part, l'administration vérifie si le plan de transports d'entreprise est élaboré conformément aux dispositions de la loi et de ses arrêtés d'exécution. Elle vérifie à cet égard si le plan de transports d'entreprise contient les éléments prévus et si l'entreprise est parvenue, sur la base de ces éléments, aux bonnes conclusions. C'est ainsi que l'administration peut refuser le point de vue de l'entreprise qui estimerait, sur la base de l'inventaire limité, ne pas être obligée d'établir un plan de transports d'entreprise complet.

D'autre part, la procédure de déclaration de conformité prévoit que l'administration compare les mesures que l'entreprise se propose de prendre pendant la durée du plan de transports d'entreprise avec le ou les objectifs de ce plan. S'il s'avère que les mesures ne sont pas proportionnées aux objectifs, l'administration peut refuser de déclarer conforme le plan de transports d'entreprise.

Le délai dans lequel l'administration doit se prononcer sur la conformité ou non du plan de transports d'entreprise est de trois mois, ce qui permet notamment d'associer les régions à l'évaluation du plan (cf. §4). Ce délai prend cours dès la réception, par courrier, du plan de transports d'entreprise ou du règlement de travail au greffe du service des relations collectives de travail. Si l'administration ne prend pas de décision dans le délai précité, l'entreprise peut maintenir le plan de transports d'entreprise et exécuter les mesures prévues.

Le paragraphe 4 prévoit explicitement la possibilité de coopérer avec les régions. La déclaration de conformité des plans de transports d'entreprise porte en effet également sur leur capacité à influencer le choix du

vervoerswijzekeuze (cfr. paragraaf 1, 2°). Noch het ministerie van tewerkstelling en arbeid, noch het ministerie van verkeerswezen beschikken momenteel over een voldoende omkadering om deze toetsing op een volledige en oordeelkundige manier uit te voeren. Daarentegen bouwde bv. het Vlaams Gewest sinds 1995 via de «mobiliteitsbureaus» en de «mobiliteitsmanagers» een flinke kennis op inzake bedrijfsvervoerplannen. Ook de andere gewesten breidden hun know how op het vlak van de mobiliteit gevoelig uit. Eerder dan de kaders van de federale administraties uit te bouwen, verdient het daarom aanbeveling om voor de beoordeling van de bedrijfsvervoerplannen een nauwe samenwerking op te zetten tussen de federale administratie - die verantwoordelijk blijft voor de conformverklaring - en de gewestelijke administraties.

Art. 8

De duur van het bedrijfsvervoerplan bedraagt vijf jaar. Deze datum begint te lopen vanaf de datum van conformverklaring door de administratie. Wanneer de overheid zich echter niet houdt aan de voorgeschreven termijnen voor conformverklaring, begint de termijn van vijf jaar te lopen vanaf de einddatum van de periode waarbinnen de administratie een beslissing moest nemen.

Art. 9

Dit artikel voorziet in de mogelijkheid om middels een CAO aan bepaalde werknemers een mobiliteitspremie toe te kennen die niet wordt meegerekend voor de berekening van de loonkostenontwikkeling. Deze laatste bepaling impliceert een belangrijke stimulans om, in het kader van de paritaire onderhandelingen, de werknemers die kiezen voor een duurzaam verplaatsingspatroon in het woon-werkverkeer financieel aan te moedigen.

Paragraaf 3 stelt als voorwaarde voor het toekennen van mobiliteitspremies dat de tegemoetkoming van de werkgever aan werknemers die individueel met de auto naar het werk komen, niet hoger mag liggen dan 6 frank per kilometer. Immers, simulaties leren dat de combinatie van hoge autovergoedingen met fiscaal aftrekbare autokosten voor de werknemers steeds voordeliger uitvalt dan om het even welke vorm van vergoeding van andere vervoerswijzen (tenzij men ook fiets- of openbaar vervoerkosten gaat overcompenseren ..). Willen de mobiliteitspremies een gunstig effect hebben op de vervoerswijzekeuze van de werknemers, dan moeten

mode de transport (cf. §1^{er}, 2°). Or, ni le ministère de l'Emploi et du Travail ni celui des Communications ne disposent actuellement d'un encadrement suffisant pour effectuer toutes ces vérifications avec la pertinence requise. En revanche, la région flamande, par exemple, a acquis une solide expérience en matière de plans de transports d'entreprise depuis la mise en place, en 1995, des « bureaux de mobilité » et des « managers de mobilité ». Les autres régions ont aussi développé considérablement leur savoir-faire en matière de mobilité. Plutôt que d'étendre les cadres du personnel des administrations fédérales, il conviendrait dès lors d'organiser, pour l'évaluation des plans de transports d'entreprise, une coopération étroite entre l'administration fédérale – qui demeure compétente pour la déclaration de conformité – et les administrations régionales.

Art. 8

La durée du plan de transports d'entreprise est de cinq ans. Ce délai prend cours le jour où le plan est déclaré conforme par l'administration. Si toutefois les autorités ne respectent toutefois pas les délais prévus pour la déclaration de conformité, le délai de cinq ans prend cours à l'échéance du délai dans lequel l'administration devait prendre une décision.

Art. 9

Cet article prévoit la possibilité d'accorder, dans le cadre d'une CCT, une prime de mobilité à certains travailleurs, prime qui n'est pas comptabilisée dans le calcul de l'évolution des coûts salariaux. Cette dernière disposition constitue un stimulant financier important qui permettra, dans le cadre des négociations paritaires, d'initier les travailleurs à opter pour un mode de transport durable pour leurs déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Le paragraphe 3 subordonne l'octroi de primes de mobilité à une condition: les interventions de l'employeur dans les frais de déplacement des travailleurs qui se rendent individuellement à leur lieu de travail en voiture ne peuvent être supérieures à 6 francs le kilomètre. Des simulations montrent en effet que l'octroi d'indemnités élevées pour frais de déplacement en voiture, combiné à une déductibilité fiscale de ces mêmes frais, se révèle toujours plus avantageux pour l'employé que n'importe quelle autre forme d'intervention dans les frais de déplacement par d'autres moyens de transport (sauf si l'on surcompense également les frais liés à l'utilisation

tegelijk de excessief hoge autovergoedingen die vandaag soms worden uitgekeerd, aan banden worden gelegd.

Art. 10

Paragraaf 1 van dit artikel bepaalt expliciet dat alle kosten die verbonden zijn aan de opmaak van het bedrijfsvervoerplan kunnen worden afgetrokken van het belastbaar inkomen van de onderneming.

Paragraaf 2 bepaalt daarentegen dat ondernemingen die binnen één jaar na de inwerkingtreding van deze wet niet beschikken over een conform verklaard bedrijfsvervoerplan, alle kosten die te maken hebben met de organisatie van het woon-werkverkeer niet langer kunnen aftrekken van hun belastbaar inkomen.

Art. 11

Dit artikel legt de verplichting op om een vervoercoördinator aan te stellen. De zorg voor een duurzame mobiliteit in bedrijven kan immers het best worden verankerd door de aanwijzing van een persoon die kan worden aangesproken over alle vraagstukken van woon-werkverkeer en van vervoer in het algemeen. De vervoercoördinator kan het best worden vergeleken met de milieucoördinator die in de ondernemingen van het Vlaams Gewest conform het decreet van 19 april 1995 betreffende de bedrijfsinterne milieuzorg verplicht moet worden aangesteld. De hier opgenomen regeling is trouwens in grote mate geïnspireerd door de regeling van het Vlaams gewest betreffende de milieucoördinator.

Art. 12 tot 19

Deze artikelen betreffen de strafbepalingen, het toezicht op de naleving van de wet en de uitvoeringsbesluiten, alsook de adviesprocedure bij de uitvoeringsbesluiten. Zij zijn analoog aan wat wordt bepaald in andere sociale wetten. Door te bepalen dat het toezicht wordt uitgeoefend volgens de bepalingen van de wet van 16 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie is het eveneens mogelijk gegevens uit te wisselen met de gewesten die op basis van hun eigen gegevens bepaalde reglementeringen moeten toepassen. Hierdoor wordt een samenwerking tussen de federale overheid en de gewesten inzake bedrijfsvervoerplannen mogelijk.

Hans BONTE (SP)
Daan SCHALCK (SP)

du vélo ou des transports en commun...). Pour que les primes de mobilité puissent influencer favorablement le choix du mode de transport utilisé par les travailleurs, il faut veiller en même temps à ce que les frais de déplacement en voiture ne soient plus, comme c'est parfois le cas actuellement, surindemnisés.

Art. 10

Le paragraphe 1 de cet article stipule implicitement que tous les coûts afférents à l'établissement du plan de transports d'entreprise peuvent être déduits du revenu imposable de l'entreprise.

Le paragraphe 2 dispose par contre que les entreprises qui, un an après l'entrée en vigueur de cette loi, ne posséderont pas de plan de transports d'entreprise déclaré conforme, ne pourront plus déduire de leur revenu imposable tous les coûts afférents à l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail.

Art. 11

Cet article instaure l'obligation de désigner un coordinateur du transport. C'est la désignation d'une personne qui peut être interpellée pour toutes les questions de déplacements entre le domicile et le lieu de travail et de transports en général devrait par ailleurs implanter le souci d'une mobilité durable dans les entreprises. Le coordinateur du transport pourrait être comparé au coordinateur de l'environnement qui, conformément au décret du 19 avril 1995 relatif à l'attention portée à l'environnement à l'intérieur de l'entreprise, doit obligatoirement être désigné dans les entreprises de la Région flamande. La réglementation reprise ici s'est du reste fortement inspirées de ce décret.

Art. 12 à 19

Ces articles concernent les dispositions pénales, la surveillance du respect de la loi et de ses arrêtés d'exécution ainsi que la procédure d'avis à respecter pour la prise des arrêtés d'exécution. Elles sont analogues aux dispositions d'autres lois sociales. Le fait de prévoir que la surveillance s'exerce conformément aux dispositions de la loi du 16 novembre 1972 concernant l'inspection du travail permet l'échange de données avec les régions, qui doivent appliquer certaines réglementations sur la base de leurs propres données. Cet échange de données permet d'envisager une collaboration entre les autorités fédérales et les régions en matière de plan de transports d'entreprise.

WETSVOORSTEL**Artikel 1**

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

Art. 2

Deze wet is van toepassing op de werkgevers en de werknemers.

Voor de toepassing van deze wet worden gelijkgesteld met:

1° werknemers: de personen die, anders dan krachtens een arbeidsovereenkomst, arbeid verrichten onder het gezag van een andere persoon;

2° werkgevers: de personen die de onder 1° genoemde personen tewerkstellen.

Art. 3

Voor de toepassing van deze wet en van haar uitvoeringsbesluiten wordt verstaan onder:

1° woon-werkverkeer: de verplaatsingen van werknemers tussen de woonplaats en de arbeidsplaats;

2° arbeidsplaats: elke plaats waar arbeid verricht wordt;

3° mobiele werknemer: de door de Koning aangezeven categorie van werknemers die, ten gevolge van de arbeid die zij verrichten, een wisselende arbeidsplaats hebben;

4° auto: elk motorvoertuig bedoeld in artikel 2.21 van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement van politie op het wegverkeer;

5° autoratio: de procentuele verhouding tussen de niet-mobiele werknemers die individueel met de auto aan het woon-werkverkeer deelnemen en het totaal aantal niet-mobiele werknemers;

6° autovolume: het aantal kilometers dat jaarlijks wordt afgelegd in het woon-werkverkeer met auto's waarin slechts één werknemer heeft plaatsgenomen;

7° bedrijfsvervoerplan: een plan dat is opgesteld volgens de bepalingen van deze wet en zijn uitvoeringsbesluiten teneinde het autovolume en de autoratio in een onderneming of een groep van ondernemingen te verminderen;

PROPOSITION DE LOI**Article 1^{er}**

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

Art. 2

La présente loi s'applique aux employeurs et aux travailleurs.

Pour l'application de la présente loi, sont assimilées :

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

2° aux employeurs : les personnes qui occupent les personnes visées au 1°.

Art. 3

Pour l'application de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution, 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 ;

2° lieu de travail : tout endroit où le travail est effectué ;

3° travailleur mobile : la catégorie, que le Roi désigne, de travailleurs dont le lieu de travail varie en raison du travail qu'ils accomplissent ;

4° voiture : tout véhicule motorisé visé à l'article 2.21 de l'arrêté royal du 1^{er} décembre 1975 portant règlement général sur la police de la circulation routière ;

5° taux d'utilisation de la voiture : le rapport exprimé en pourcentage entre les travailleurs sédentaires effectuant seuls, au moyen de leur véhicule, les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et le nombre total de travailleurs sédentaires ;

6° volume de voitures : le nombre de kilomètres parcourus annuellement en voiture ne transportant qu'un travailleur pour les déplacements entre le domicile et le lieu de travail ;

7° plan de transports d'entreprise : un plan qui est élaboré selon les dispositions de la présente loi et de 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 ;

8° mobiliteitspremie: een vergoeding die tot doel heeft het autovolume en de autoratio te verminderen;

9° onderneming: de technische bedrijfseenheid als bedoeld in de artikelen 49 en 50 van de wet van 4 augustus 1996 betreffende het welzijn van de werknemers bij de uitvoering van hun werk.

Art. 4

§ 1. De werkgever stelt een bedrijfsvervoerplan op voor elke onderneming die gewoonlijk gemiddeld ten minste 50 werknemers tewerkstelt..

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

§ 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.

Art. 5

§ 1. Het bedrijfsvervoerplan omvat minimaal een beperkte inventarisatie, een analytisch gedeelte, een actieplan, een communicatieplan, een gedeelte betreffende de middelen en een gedeelte betreffende de evaluatie.

§ 2 De beperkte inventarisatie omvat:

1° een opgave van het totaal aantal werknemers met vermelding en motivering van het totaal aantal mobiele werknemers;

2° de actuele autoratio en het actuele autovolume van de betrokken onderneming.

De ondernemingen waarvan de autoratio kleiner is dan een door de Koning bepaald percentage of waarvan het aantal mobiele werknemers op het totaal aantal werknemers groter is dan een door de Koning bepaald percentage, zijn vrijgesteld van de opmaak van de overige gedeelten van het bedrijfsvervoerplan.

§ 3. Het analytisch gedeelte geeft een zo volledig mogelijke beschrijving van het woon-werkverkeer en van de belangrijkste factoren binnen en buiten de onderneming die een invloed hebben op de organisatie van het woon-werkverkeer.

8° prime de mobilité : une prime qui a pour objectif de réduire le volume des déplacements en voiture et le taux d'utilisation de la voiture ;

9° entreprise : l'unité technique d'exploitation visée aux articles 49 et 50 de la loi du 4 août 1996 relative au bien-être des travailleurs lors de l'exécution de leur travail ;

Art. 4

§1^{er}. L'employeur élabore un plan de transports d'entreprise pour chaque entreprise qui occupe habituellement en moyenne 50 travailleurs au moins.

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

§ 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.

Art. 5

§ 1^{er}. Le plan de transports d'entreprise doit au minimum comporter un inventaire limité, une partie analytique, un plan d'action, un plan de communication, une partie concernant les moyens et une partie concernant l'évaluation.

§ 2. L'inventaire limité comprend:

1° un relevé du nombre total de travailleurs mentionnant et justifiant le nombre total de travailleurs mobiles;

2° le taux d'utilisation de la voiture et le volume de voitures que l'entreprise concernée présente à ce moment.

Les entreprises dont le taux d'utilisation de la voiture est inférieur à un pourcentage fixé par le Roi ou dont le nombre de travailleurs mobiles, sur l'ensemble des travailleurs, est supérieur à un pourcentage fixé par le Roi ne sont pas tenues d'établir les autres parties du plan de transports d'entreprise.

§ 3. La partie analytique décrit d'une manière aussi complète que possible les déplacements entre le domicile et le lieu de travail et les principaux facteurs internes et externes qui ont une incidence sur l'organisation de ces déplacements.

§ 4. Het actieplan beschrijft de maatregelen die de werkgever wil nemen om de autoratio en het autovolume met minstens tien procent te verminderen.

§ 5. Het communicatieplan beschrijft de maatregelen die de werkgever wil nemen om de werknemers optimaal te betrekken bij de realisatie van het bedrijfsvervoerplan.

§ 6. Het gedeelte betreffende de middelen beschrijft de middelen van materiële, organisatorische en financiële aard die zullen worden aangewend om de doelstellingen van het actieplan te bereiken.

§ 7. Het gedeelte betreffende de evaluatie beschrijft de criteria en de procedures die zullen worden aangewend om het bedrijfsvervoerplan jaarlijks te evalueren.

§ 8. De Koning bepaalt bij een in ministerraad overgelegd koninklijk besluit de voorwaarden en de nadere regels betreffende het bedrijfsvervoerplan.

Art. 6

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.

Art. 7

§ 1 Het eerste bedrijfsvervoerplan wordt voor conformverklaring voorgelegd aan de administratie binnen de termijnen en onder de voorwaarden bepaald door de Koning.

Hierbij gaat de administratie na of:

1° het bedrijfsvervoerplan is opgesteld conform de bepalingen van deze wet en haar uitvoeringsbesluiten;

2° de uitvoering van de maatregelen waarin het actieplan en het communicatieplan voorzien, in overeenstemming is met de doelstellingen van het bedrijfsvervoerplan.

§ 2. De administratie verklaart het bedrijfsvervoerplan al dan niet conform binnen drie maanden te rekenen vanaf de schriftelijke ontvangst van het bedrijfsvervoerplan.

§ 4. Le plan d'action décrit les mesures que l'employeur veut prendre pour réduire de dix pour cent le taux d'utilisation de la voiture et le volume de voitures.

§ 5. 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.

§ 6. La partie concernant les moyens décrit les moyens de nature matérielle, organisationnelle et financière qui seront utilisés pour réaliser les objectifs du plan d'action.

§ 7. La partie concernant l'évaluation décrit les critères et les procédures qui seront mis en oeuvre pour évaluer chaque année le plan de transports d'entreprise.

§ 8. Le Roi détermine par arrêté délibéré en Conseil des ministres les conditions qui régissent le plan de transports d'entreprise et les modalités de celui-ci.

Art. 6

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

Art. 7

§ 1^{er}. Le premier plan de transports d'entreprise est soumis à l'administration pour déclaration de conformité dans les délais et aux conditions fixés par le Roi.

L'administration vérifie si :

1° le plan de transports d'entreprise est élaboré conformément aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution ;

2° l'exécution des mesures prévues dans le plan d'action et dans le plan de communication est conforme aux objectifs du plan de transports d'entreprise.

§ 2. L'administration déclare si le plan de transports d'entreprise est conforme dans un délai de trois mois à compter de la réception par courrier du plan de transports d'entreprise.

Ingeval de administratie het bedrijfsvervoerplan niet conform verklaart, zendt de onderneming een aangepast plan over aan de administratie binnen twee maanden na de datum van kennisgeving van de niet-conformverklaring. De administratie verklaart dit bedrijfsvervoerplan al dan niet conform binnen twee maanden te rekenen vanaf de schriftelijke ontvangst van het aangepaste plan.

Ingeval de administratie het bedrijfsvervoerplan voor een tweede maal niet conform verklaart, wordt de werkgever geacht geen bedrijfsvervoerplan te hebben opgesteld.

Ingeval de administratie geen beslissing neemt binnen de in deze paragraaf voorgeschreven termijnen, kan de betrokken werkgever zijn bedrijfsvervoerplan behouden en de geplande acties uitvoeren.

§ 3. Werkgevers van ondernemingen die opgericht worden na de inwerkingtreding van deze wet dienen binnen een jaar na hun oprichting een bedrijfsvervoerplan voor conformverklaring aan de administratie voor te leggen.

§ 4. Voor de beoordeling van de overgezonden bedrijfsvervoerplannen kan de administratie zich op basis van een samenwerkingsakkoord laten bijstaan door de gewesten.

Art. 8

De duur van het bedrijfsvervoerplan bedraagt vijf jaar. Deze termijn begint te lopen vanaf de datum van conformverklaring, bedoeld in artikel 7. Voor bedrijfsvervoerplannen als bedoeld in artikel 7, § 2, vierde lid, begint deze termijn te lopen vanaf de einddatum van de periode waarbinnen de administratie een beslissing diende te nemen.

Na de duur van het bedrijfsvervoerplan wordt een nieuw bedrijfsvervoerplan binnen drie maanden na de einddatum van het vorig bedrijfsvervoerplan voor conformverklaring aan de administratie voorgelegd.

Art. 9

§ 1. De werkgever die met toepassing van deze wet een bedrijfsvervoerplan heeft opgesteld kan aan de werknemers die beantwoorden aan de voorwaarden bedoeld in § 2, 3° een mobiliteitspremie toekennen.

Si l'administration déclare le plan de transports d'entreprise non conforme, l'entreprise transmet un plan adapté à l'administration dans les deux mois suivant la date de la notification de la déclaration de non-conformité. L'administration déclare si ce plan de transports d'entreprise est conforme dans un délai de deux mois à compter de la réception par courrier du plan adapté.

Si l'administration déclare une seconde fois le plan de transports d'entreprise non conforme, l'employeur est réputé ne pas avoir élaboré de plan de transports d'entreprise.

Si l'administration ne prend pas de décision dans les délais prescrits par le présent paragraphe, l'employeur concerné peut maintenir son plan de transports d'entreprise et exécuter les actions prévues.

§ 3. Les employeurs d'entreprises créées après l'entrée en vigueur de la présente loi doivent soumettre un plan de transports d'entreprise à l'administration pour déclaration de conformité dans l'année suivant la création de ces entreprises.

§ 4. L'administration peut, sur la base d'un accord de coopération, se faire assister par les régions pour évaluer les plans de transports d'entreprise transmis.

Art. 8

La durée du plan de transports d'entreprise est de cinq ans. Ce délai court à partir du jour où le plan est déclaré conforme conformément à l'article 7. Pour les plans de transports d'entreprise visés à l'article 7, § 2, alinéa 4, ce délai court à partir de l'échéance du délai dans lequel l'administration devait prendre une décision.

Un nouveau plan de transports d'entreprise est soumis à l'administration pour déclaration de conformité dans les trois mois suivant l'expiration du plan de transports d'entreprise précédent.

Art. 9

§ 1^{er}. L'employeur qui a élaboré un plan de transports d'entreprise en application de la présente loi peut accorder une prime de mobilité aux travailleurs qui remplissent les conditions visées au § 2, 3°.

De werkgever die niet verplicht is een bedrijfsvervoerplan op te stellen met toepassing van deze wet kan aan de werknemers die beantwoorden aan de voorwaarden bedoeld in § 2, 3°, eveneens 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 hierbij, al dan niet bijdrageplichtig voor de sociale zekerheid;

3° zij wordt toegekend aan de werknemers die het bewijs leveren dat zij, volgens de nadere regels bepaald in de collectieve arbeidsovereenkomst, niet individueel met de auto aan het woon-werkverkeer deelnemen en voor zover deze premie niet verplicht is krachtens 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 haar uitvoeringsbesluiten, mogen de tegemoetkomingen in de verplaatsingskosten van de werknemers die individueel met de auto aan het woon-werkverkeer deelnemen niet hoger zijn dan 6 frank per kilometer.

Art. 10

§ 1. Artikel 52 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992, laatst gewijzigd bij de wet van 22 december 1998, wordt aangevuld als volgt:

«12° voor de werkgever, de kosten voor het opstellen en het opvolgen van een bedrijfsvervoerplan in het kader van de wet van ... betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen»

§ 2. Artikel 198, eerste lid, van hetzelfde Wetboek, laatst gewijzigd bij de wet van 4 mei 1999, wordt aangevuld als volgt:

L'employeur qui n'est pas tenu d'élaborer un plan de transports d'entreprise en application de la présente loi peut également 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, selon les modalités précisées dans la convention collective de travail, qu'ils ne se déplacent pas individuellement en voiture entre le domicile et le lieu de travail et pour autant qu'elle ne soit pas obligatoire en vertu d'une autre disposition légale.

§ 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 entre le domicile et le lieu de travail ne peuvent être supérieures à 6 francs le kilomètre.

Art. 10

§ 1^{er}. L'article 52 du Code des impôts sur les revenus 1992, modifié en dernier lieu par la loi du 22 décembre 1998, est complété comme suit :

«12° dans le chef de l'employeur, les coûts afférents à l'élaboration et au suivi d'un plan de transports d'entreprise dans le cadre de la loi du ... relative à l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise. ».

§ 2. L'article 198, alinéa 1^{er}, du même Code, modifié en dernier lieu par la loi du 4 mai 1999, est complété comme suit :

«12° de kosten die betrekking hebben op het woon-werkverkeer voor die ondernemingen die overeenkomstig de wet van ... betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen één jaar na de inwerkingtreding van de wet niet over een conform verklaard bedrijfsvervoerplan beschikken.»

Art. 11

§ 1. Met uitzondering van de ondernemingen die enkel een beperkte inventarisatie dienen op te stellen, stelt elke werkgever een vervoercoördinator aan. De Koning bepaalt de termijn waarbinnen de werkgever een vervoercoördinator dient aan te stellen.

Wanneer verschillende werkgevers gezamenlijk een bedrijfsvervoerplan opstellen, kunnen zij gezamenlijk een vervoercoördinator aanstellen.

§ 2. De vervoercoördinator kan een werknemer zijn die tewerkgesteld is in de onderneming of een persoon die geen werknemer is.

§ 3. De vervoercoördinator heeft tot taak:
1° het bedrijfsvervoerplan op te maken en uit te voeren;
2° rapporten en evaluaties betreffende de uitvoering van het bedrijfsvervoerplan op te stellen;

3° bij te dragen tot de interne en externe communicatie met betrekking tot het bedrijfsvervoerplan;
4° klachten naar aanleiding van het bedrijfsvervoerplan te behandelen.

§ 4. De vervoercoördinator geeft zijn advies over elke voorgenomen investering die in het kader van het bedrijfsvervoerplan relevant kan zijn. Zijn advies wordt tijdig ingewonnen en het wordt voorgelegd aan het orgaan dat de beslissing neemt. Op zijn verzoek wordt hij gehoord.

§ 5. De vervoercoördinator stelt ten behoeve van de werkgever en, in voorkomend geval, ten behoeve van de ondernemingsraad en het comité voor preventie en bescherming op het werk, een jaarlijks verslag op over de wijze waarop hij zijn opdracht heeft vervuld. De Koning bepaalt de nadere voorwaarden waaraan dit verslag moet voldoen.

Een exemplaar van dit verslag wordt in drievoud overgezonden aan de administratie.

« 12° les coûts afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans le chef des entreprises qui, un an après l'entrée en vigueur de la loi du ... relative à l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise, ne disposent pas en application de ladite loi d'un plan de transports d'entreprise déclaré conforme. ».

Art. 11

§ 1. Chaque employeur doit désigner un coordinateur du transport, à l'exception des entreprises qui ne sont tenues que de dresser un inventaire limité. Le Roi fixe le délai dans lequel l'employeur doit désigner un coordinateur du transport.

Si plusieurs employeurs élaborent un plan d'entreprise en commun, ils peuvent désigner un coordinateur du transport commun.

§ 2. Le coordinateur du transport peut être une personne employée ou non par l'entreprise.

§ 3. Le coordinateur du transport a pour mission:
1° d'élaborer et d'exécuter le plan de transports d'entreprise;
2° de rédiger des rapports et de procéder à des évaluations concernant l'exécution du plan de transports d'entreprise;
3° de contribuer à la communication interne et externe concernant le plan de transports d'entreprise;
4° de traiter les plaintes relatives au plan de transports d'entreprise.

§ 4. Le coordinateur du transport donne un avis sur tout investissement envisagé qui peut avoir de l'importance pour le plan de transports d'entreprise. Son avis est recueilli à temps et est soumis à l'organe décideur. Le coordinateur peut être entendu à sa demande.

§ 5. Le coordinateur du transport rédige chaque année un rapport de ses activités à l'intention du conseil d'entreprise et du comité de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail. Le Roi détermine les conditions auxquelles doit satisfaire ce rapport.

Ce rapport est transmis à l'administration en triple exemplaire.

Art. 12

Onverminderd de bevoegdheden van de officieren van gerechtelijke politie, houden de door de Koning aangewezen ambtenaren toezicht op de naleving van deze wet en de uitvoeringsbesluiten ervan. Deze ambtenaren oefenen dit toezicht uit overeenkomstig de bepalingen van de wet van 16 november 1972 betreffende de arbeidsinspectie.

Art. 13

Worden gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot één maand en met een geldboete van 50 tot 1.000 frank 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.

Art. 14

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

Art. 15

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

Art. 16

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

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

Art. 17

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.

Art. 12

Sans préjudice des attributions des officiers de police judiciaire, les fonctionnaires désignés par le Roi surveillent le respect de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution. Ces fonctionnaires exercent cette surveillance conformément aux dispositions de la loi du 16 novembre 1972 concernant l'inspection du travail.

Art. 13

Sont punis d'un emprisonnement de huit jours à un mois et d'une amende de 50 à 1 000 francs ou de l'une de ces peines seulement, l'employeur, ses mandataires ou préposés qui ne satisfont pas aux obligations qui leur incombent en vertu de la présente loi ou de ses arrêtés d'exécution.

Art. 14

En cas de récidive dans les trois années à partir de la condamnation antérieure, la peine est doublée.

Art. 15

L'employeur est civilement responsable du paiement des amendes auxquelles ses préposés ou mandataires ont été condamnés.

Art. 16

§ 1^{er}. Toutes les dispositions du livre premier du Code pénal, y compris le chapitre VII, sont applicables aux infractions prévues par la présente loi.

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

Art. 17

L'action publique résultant des infractions aux dispositions de la présente loi et de ses arrêtés d'exécution se prescrit par cinq ans à compter du fait qui a donné naissance à l'action.

Art. 18

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 er aan voorbijgegaan worden.

Art. 19

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, 4 augustus 1996 en 26 maart 1999, wordt aangevuld als volgt:

«11° van 10.000 tot 100.000 frank de werkgever die de bepalingen van de wet van ... betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen of de uitvoeringsbesluiten ervan heeft overtreden.»

Art. 20

Deze wet treedt in werking op de door de Koning te bepalen datum.

25 november 1999

Hans BONTE (SP)
Daan SCHALCK (SP)

Art. 18

Le Roi prend les mesures prévues par la présente loi après avoir recueilli 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.

Art. 19

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, 4 août 1996 et 26 mars 1999, est complété comme suit :

« 11° de 10 000 francs à 100 000 francs, l'employeur qui a commis une infraction aux dispositions de la loi du ... relative à l'élaboration obligatoire de plans de transports d'entreprise ou à ses arrêtés d'exécution. ».

Art. 20

La présente loi entre en vigueur à la date fixée par le Roi.

25 novembre 1999.

BIJLAGE

ANNEXE

BASISTEKSTEN

Artikel 52 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992:

Art. 52. Onder voorbehoud van het bepaalde in de artikelen 53 tot 66 worden inzonderheid als beroepskosten aangemerkt:

(1° tot en met 11° ongewijzigd)

Artikel 198, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992:

Art. 198. Als beroepskosten worden niet aangemerkt:

(1° tot en met 11° ongewijzigd)

Artikel 1bis van de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten:

Onder de in deze wet bepaalde voorwaarden en voor zover de feiten ook voor strafvervolgning vatbaar zijn, kan een geldboete worden opgelegd:

(1° tot en met 10° ongewijzigd)

BASISTEKSTEN AANGEPAST AAN HET WETSVORSTEL

Artikel 52 van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992:

Art. 52. Onder voorbehoud van het bepaalde in de artikelen 53 tot 66 worden inzonderheid als beroepskosten aangemerkt:

(1° tot en met 11° ongewijzigd)

12° voor de werkgever, de kosten voor het opstellen en het opvolgen van een bedrijfsvervoerplan in het kader van de wet van ... betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen ¹

Artikel 198, eerste lid, van het Wetboek van de inkomstenbelastingen 1992:

Art. 198. Als beroepskosten worden niet aangemerkt:

(1° tot en met 11° ongewijzigd)

12° de kosten die betrekking hebben op het woon-werkverkeer voor die ondernemingen die overeenkomstig de wet van ... betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen één jaar na de inwerkingtreding van de wet niet over een conform verklaard bedrijfsvervoerplan beschikken ²

Artikel 1bis van de wet van 30 juni 1971 betreffende de administratieve geldboeten toepasselijk in geval van inbreuk op sommige sociale wetten:

Onder de in deze wet bepaalde voorwaarden en voor zover de feiten ook voor strafvervolgning vatbaar zijn, kan een geldboete worden opgelegd:

(1° tot en met 10° ongewijzigd)

11° van 10.000 tot 100.000 frank de werkgever die de bepalingen van de wet van ... betreffende het verplicht opstellen van bedrijfsvervoerplannen of de uitvoeringsbesluiten ervan heeft overtreden. ³

¹ Aanvulling: art. 10, § 1.

² Aanvulling: art. 10, § 2.

³ Aanvulling: art. 19.

TEXTES DE BASE

Article 52 du Code des impôts sur les revenus 1992 :

Art. 52. Sous réserve des dispositions des articles 53 à 66, constituent notamment des frais professionnels :

(1° à 11° inchangés)

Article 198, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 :

Art. 198. Ne sont pas considérés comme des frais professionnels :

(1° à 11° inchangés)

Article 1^{er} bis de la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à certaines lois sociales:

Art. 1^{er} bis. Encourt, dans les conditions fixées par la présente loi et pour autant que les faits soient également passibles de sanctions pénales, une amende :

(1° à 10° inchangés)

TEXTES DE BASE ADAPTÉS EN FONCTION DE LA PROPOSITION

Article 52 du Code des impôts sur les revenus 1992 :

Art. 52. Sous réserve des dispositions des articles 53 à 66, constituent notamment des frais professionnels :

(1° à 11° inchangés)

12° dans le chef de l'employeur, les coûts afférents à l'élaboration et au suivi d'un plan de transports d'entreprise dans le cadre de la loi du ... relative à l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise. ¹

Article 198, alinéa 1^{er}, du Code des impôts sur les revenus 1992 :

Art. 198. Ne sont pas considérés comme des frais professionnels :

(1° à 11° inchangés)

12° les coûts afférents aux déplacements entre le domicile et le lieu de travail dans le chef des entreprises qui, un an après l'entrée en vigueur de la loi du ... relative à l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise, ne disposent pas en application de ladite loi d'un plan de transports d'entreprise déclaré conforme. ²

Article 1^{er} bis de la loi du 30 juin 1971 relative aux amendes administratives applicables en cas d'infraction à certaines lois sociales:

Art. 1^{er} bis. Encourt, dans les conditions fixées par la présente loi et pour autant que les faits soient également passibles de sanctions pénales, une amende :

(1° à 10° inchangés)

11° de 10 000 francs à 100 000 francs, l'employeur qui a commis une infraction aux dispositions de la loi du ... relative à l'établissement obligatoire de plans de transports d'entreprise ou à ses arrêtés d'exécution. ³

¹ Ajout: art. 10, § 1^{er}

² ajout: art. 10, § 2

³ ajout: art. 19