

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION EXTRAORDINAIRE 1991-1992 (*)

12 OCTOBRE 1992

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. 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.

Accroître de façon substantielle la capacité routière pour répondre à l'augmentation du trafic serait absurde et inacceptable, tant pour des raisons d'espa-

(*) Première session de la 48^e législature.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

BUITENGEWONE ZITTING 1991-1992 (*)

12 OKTOBER 1992

WETSVOORSTEL

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

(Ingediend door de heer Ansoms c.s.)

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Een belangrijk onderdeel van het mobiliteitsvraagstuk is het woon-werkverkeer. De dagelijkse opstoppingen op verschillende plaatsen in ons land zijn immers het gevolg van dit verkeer. Wat de samenleving in dit verband nu meemaakt, is echter nog slechts een begin. Sommige prognoses spreken van een verkeersaangroei met 40 à 50 % tegen het jaar 2000, terwijl andere zelfs gewagen van een toename met 70 % tegen het jaar 2010. 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 waar worden, zal het verkeer in ons land één gigantische, onleefbare chaos worden.

Om het toenemende verkeer te beheersen, is een substantiële uitbreiding van de wegecapaciteit zin-

(*) Eerste zitting van de 48^e zittingsperiode.

ce que pour des raisons écologiques et financières. Alors que jusqu'à présent, 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 de localisation 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 organiser les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, ce qui se traduira inévitablement par une restriction de la liberté de choix individuelle.

Les entreprises ont un rôle important à jouer à cet égard. D'une manière générale, on peut affirmer qu'un tiers des travailleurs en Belgique habitent à moins de 5 km de leur lieu de travail et un autre tiers à moins de 30 km. 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 surtout des efforts de la part des entreprises qui agiront soit isolément, soit conjointement.

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, plus que ce n'est le cas aujourd'hui. S'il est vrai que l'on doit également tenir compte de cette évolution lorsque l'on définit la politique à suivre, on ne peut certainement pas se contenter de simplement améliorer ces moyens de locomotion. L'aménagement du territoire dans notre pays a en effet marginalisé les alternatives à l'automobile au cours des dernières décennies. 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.

Cependant, de plus en plus conscientes de la nécessité de réagir face à ce problème grandissant, les autorités ont été amenées, au cours des dernières années, à infléchir leur politique en faveur des moyens de transport alternatifs.

loos en om ruimtelijke, ecologische en financiële redenen ongewenst. Terwijl men tot nu toe 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 drie 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 lokatiebeleid en door verplaatsingen overbodig te maken (bijvoorbeeld door telematica).

Het staat echter in alle geval vast dat de samenleving niet meer kan ontsnappen aan de opdracht het woon-werkverkeer te organiseren, wat onvermijdelijk zal leiden tot een beperking van de individuele keuzevrijheid.

Een belangrijke rol is hierbij weggelegd voor de ondernemingen zelf. Globaal mag gesteld worden dat 1/3 van de werknemers in ons land op minder dan 5 km van de arbeidsplaats woont, terwijl nog eens 1/3 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 vooral de ondernemingen een inspanning moeten leveren, afzonderlijk of door samen te werken.

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, en het beleid moet ook daarop afgestemd worden, maar toch is er veel meer nodig dan een verbetering van deze vervoerswijzen. De ruimtelijke ordening van 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.

De jongste jaren is er echter een verschuiving merkbaar in het overheidsbeleid ten voordele van alternatieve vervoerswijzen, omdat het bewustzijn groeit dat het zo niet meer verder kan.

C'est surtout en raison des conséquences irréversibles de la politique qui a été menée au cours des dernières décennies en matière d'aménagement du territoire que les entreprises seront amenées à jouer elles-mêmes un rôle important dans l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail. Une approche planifiée sous la forme de plans de transports d'entreprise est plus que souhaitable. L'établissement de tels plans devient presque indispensable dans le cadre d'une gestion intégrée des transports.

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;

- l'instauration du télétravail, etc.

Il va de soi que l'établissement et l'exécution de plans de transports d'entreprise requièrent des efforts financiers de la part de l'entreprise. Cette exigence est cependant relative :

1° on ne peut plus admettre que les coûts indirects résultant de la circulation automobile (insécurité routière, nuisances dans les agglomérations, incidence

Vooral omwille van de onomkeerbare gevolgen van het ruimtelijk beleid van de voorbije decennia moeten de ondernemingen zelf een belangrijke rol spelen in de organisatie van het woon-werkverkeer. Een planmatige aanpak in de vorm van bedrijfsvervoerplannen is meer dan gewenst. Zij worden een quasi onmisbaar element van het geïntegreerde vervoersmanagement.

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 woonwerkverplaatsingen per auto, waarbij ook maatregelen kunnen worden genomen om het individueel autobezit 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 aanpassing van de georganiseerde verbindingen;

- 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;

- het invoeren van tele-arbeid, enz.

Het hoeft geen betoog dat het opstellen en uitvoeren van bedrijfsvervoerplannen financiële inspanningen veronderstelt van de onderneming. Nochtans moet dit sterk gerelativeerd worden :

1° het gaat niet langer op dat de onrechtstreekse kosten van het autoverkeer (verkeersonveiligheid, onleefbaarheid van de woonkernen, negatieve mi-

négative sur l'environnement) 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, voire de réduire 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 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 entreprises. 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° la mise en œuvre de plans de transports d'entreprise peut contribuer à accroître la sécurité routière sur le chemin du travail, ce qui permet également de réaliser des économies. A l'heure actuelle, les accidents de la route sur le chemin du travail constituent en effet une des principales sources d'accidents du travail;

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.

Le but de la présente proposition de loi n'est pas d'obliger immédiatement les entreprises à établir et exécuter de tels plans de transports. Elle tend en revanche à faire en sorte que l'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu de travail devienne obligatoirement un thème explicite de la concertation sociale. Cela signifie que les interlocuteurs sociaux se verront confier une responsabilité importante en la matière : étant donné qu'ils constituent collectivement la cause des déplacements (trop nombreux) entre le domicile et le lieu de travail, c'est collectivement qu'il devront gérer la mobilité de ces déplacements. La proposition prévoit également la déductibilité fiscale des efforts consentis par les entreprises en vue de décourager les déplacements individuels en voiture des travailleurs entre le domicile et le lieu de travail. Elle tend en outre à décourager ces déplacements et à encourager des moyens de transport alternatifs et prévoit l'octroi d'une prime de démarrage aux entreprises qui engagent un coordinateur des transports dont la mission serait d'établir des plans de transports. Nous sommes persuadés que toutes ces mesures permettront une approche

lieu-effeten) 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 of terugdringen;

3° het « just-in-time »-model dat meer en meer wordt gehanteerd bij de productie en distributie van goederen en diensten betekent in feite dat de openbare weg als stockage-ruimte voor het bedrijfsleven fungeert. Ook dit is een afwenteling van private kosten op de gemeenschap. Het is dus niet meer dan normaal dat de ondernemingswereld zelf 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 enorme kosten kan besparen;

5° het opstellen en uitvoeren van bedrijfsvervoerplannen kan het woon-werkverkeer veiliger maken, wat opnieuw kosten bespaart. Vandaag zijn de verkeersongevallen op de weg tussen de woonplaats en de arbeidsplaats een zeer belangrijke oorzaak van arbeidsongevallen;

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

Dit wetsvoorstel heeft niet de bedoeling om de ondernemingen onmiddellijk te verplichten tot het opstellen en uitvoeren van zulke bedrijfsvervoerplannen. Wel wordt de organisatie van het woon-werkverkeer onontkoombaar een expliciet thema in het sociaal overleg. Dat betekent meteen dat de sociale partners een grote verantwoordelijkheid zullen krijgen inzake het woon-werkverkeer : samen zijn zij de oorzaak van (een teveel aan) woon-werkverkeer, en dus moeten zij samen deze mobiliteit beheersen. Anderzijds worden de inspanningen van de ondernemingen om de individuele woon-werkverplaatsingen van de werknemers per auto te verminderen, ook fiscaal aftrekbaar gemaakt. Bovendien poogt dit wetsvoorstel de individuele woon-werkverplaatsing per auto te ontmoedigen en alternatieve vervoerswijzen aan te moedigen, en voorziet het in een startpremie voor ondernemingen die een vervoerscoördinator in dienst nemen, die bedrijfsvervoerplannen kan opmaken. Wij zijn ervan overtuigd dat dit alles een meer planmatige aanpak van het woon-werkverkeer op ondernemingsniveau in de hand zal werken en dat de deskundigheid in verband met bedrijfsvervoer-

plus planifiée des déplacements entre le domicile et le lieu de travail au niveau de l'entreprise et entraîneront, dans un délai relativement bref, une amélioration significative de nos capacités de gestion dans le domaine.

L'organisation des déplacements entre le domicile et le lieu du travail limitera en tout état de cause, dans une certaine mesure, la liberté de choix individuelle en ce qui concerne ces déplacements. En contrepartie, la marge de manœuvre pour accroître la fluidité, la sécurité et le caractère écologique de ces déplacements et faciliter la distribution des biens et services à la population s'en trouvera considérablement élargie.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Article 1^{er}

Cet article donne une définition juridique de plusieurs notions utilisées dans la présente proposition de loi.

Art. 2

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 éventuelle d'éviter ces déplacements ou de raccourcir les distances à parcourir en influençant le choix du domicile, le choix du moyen de transport et son utilisation individuelle ou collective, le moment du déplacement, 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. 3

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,

planning op relatief korte tijd betekenisvol zal toenemen.

De organisatie van het woon-werkverkeer zal, hoe dan ook, tot op zekere hoogte een beperking inhouden van de individuele keuzevrijheid betreffende de woon-werkverplaatsingen. Deze beperking zal echter een grotere vrijheid op een ander niveau tot gevolg hebben, namelijk de vrijheid om op een vlottere, veiligere en milieuvriendelijkere wijze de woon-werkverplaatsingen te laten verlopen en de vrijheid om op een vlottere wijze goederen en diensten te verdelen in de samenleving.

TOELICHTING BIJ DE ARTIKELEN

Artikel 1

Dit artikel geeft een juridische omschrijving van enkele begrippen die in dit wetsvoorstel worden gehanteerd.

Art. 2

Dit artikel voegt de thematiek van het woon-werkverkeer expliciet toe aan het CAO-overleg. Dit betekent dat de woon-werkverplaatsingen, het eventueel voorkomen van deze verplaatsingen, het inkorten ervan door beïnvloeding van de woonplaatskeuze, de keuze van het vervoermiddel en het individueel of collectief gebruik ervan, het tijdstip van de verplaatsingen, 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 het CAO-overleg.

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 het sociaal overleg.

Art. 3

In CAO's moeten stimuli kunnen afgesproken 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

l'article 3 prévoit que les CCT peuvent réserver un pourcentage de la masse salariale globale pour financer l'octroi de primes de mobilité aux travailleurs. Le Conseil central de l'Economie proposera un pourcentage maximum au Roi, dans les limites duquel les entreprises pourront déterminer librement le pourcentage réellement réservé. Les maxima pourront être adaptés chaque année à l'évolution de la situation ou de la politique suivie par les pouvoirs publics en matière de mobilité.

Les seuls bénéficiaires de ces incitants seront les travailleurs qui ne se rendent pas individuellement en voiture à leur travail, qui s'établissent en un lieu plus proche de leur lieu de travail à la demande de leur employeur ou qui accomplissent du travail à domicile à la demande de leur employeur.

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.

L'article 3 présente les avantages suivants :

- il encourage l'utilisation des moyens de transport alternatifs et plus particulièrement le trafic lent. Il ne faut pas oublier qu'un tiers des travailleurs habitent si près de leur lieu de travail qu'ils pourraient s'y rendre à vélo et que les piétons et cyclistes n'ont jusqu'à présent jamais été récompensés pour le fait qu'ils utilisent un moyen de locomotion peu onéreux, sain, sûr et écologique;

- il permet de contrôler efficacement l'application du nouveau système : étant donné que l'employeur verse lui-même les primes de mobilité, il a tout intérêt à veiller à ce que les conditions requises pour pouvoir bénéficier de ces primes soient remplies.

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. Cette dernière opération est très facilement réalisable d'un point de vue technique : lorsque l'employeur mentionne sur la fiche de salaire des travailleurs que l'entreprise accorde des primes de mobilité, le fisc sait automatiquement que le contribuable ne peut déduire ses frais de déplacement.

Ce système présente deux autres avantages :

- il décourage l'utilisation individuelle de la voiture;
- il facilite considérablement le contrôle par les agents du fisc.

3 dat de CAO's een percentage van de totale loonmassa kunnen voorbehouden voor mobiliteitspremies voor de werknemers. De Centrale raad voor het bedrijfsleven zal het maximumpercentage ervan voorstellen aan de Koning. Binnen deze grens kunnen de ondernemingen dan vrij het reëel gereserveerde percentage bepalen. Om een bijsturing daarvan mogelijk te maken (bijvoorbeeld om in te spelen op een gewijzigde toestand of op het evoluerende overheidsbeleid inzake mobiliteit) kunnen deze maximumpercentages jaarlijks aangepast worden.

Rechthebbenden zijn uitsluitend de werknemers die zich niet individueel met de auto naar het werk verplaatsen, die zich op verzoek van de werkgever dichter bij de arbeidsplaats vestigen, of die op verzoek van de werkgever thuisarbeid verrichten.

Inzake de toekenning van de mobiliteitspremies zijn de sociale partners van de onderneming 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.

Artikel 3 heeft volgende voordelen :

- het moedigt alternatieve vervoerswijzen aan en meer in het bijzonder het langzaam verkeer. Men mag niet vergeten dat 1/3 van de werknemers op fietsafstand van het werk woont en dat voetgangers en fietsers tot nu toe helemaal niet werden gewaardeerd om hun goedkope, gezonde, veilige en milieuvriendelijke verplaatsingswijze;

- het voorziet in een efficiënte controle op de naleving van het nieuwe systeem : aangezien de werkgever zelf de mobiliteitspremies uitkeert, heeft hij er alle belang bij om nauw toe te zien op de naleving van de voorwaarden om in aanmerking te komen voor deze premies.

Als de werkgever het systeem van de mobiliteitspremies toepast, worden bijdragen voor individuele woon-werkverplaatsingen per auto verboden, en wordt de fiscale aftrekbaarheid opgeheven. Dit laatste is technisch zeer gemakkelijk te realiseren : als de werkgever op de loonfiche van de werknemers vermeldt dat de onderneming mobiliteitspremies toekent, weet de fiscus automatisch dat de belastingplichtige niet in aanmerking komt om zijn autokosten te bewijzen.

Hieruit spruiten opnieuw twee voordelen :

- het individueel autogebruik wordt ontmoedigd;
- het controlewerk van de belastingambtenaren wordt in belangrijke mate verlicht.

Art. 4

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. La formation et le sens des relations consisteront des critères importants à cet égard.

Art. 5

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. 6

Cet article fixe la date d'entrée en vigueur de la loi.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

§ 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 ce qui remplace ces déplacements, le moment de ces déplacements, les interventions de l'employeur dans les frais de déplacement, le choix du véhicule, que celui-ci soit destiné à un usage collectif ou individuel, le stationnement du véhicule et la sécurité des déplacements;

2° volume des déplacements : le nombre de kilomètres parcourus par une voiture ne transportant qu'un seul travailleur;

3° plan de transports d'entreprise : un plan établi en vue de réduire le volume des déplacements entre le domicile et le lieu de travail généré dans le cadre

Art. 4

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 de opleiding en de communicatieve vaardigheid met het personeel.

Art. 5

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. 6

Dit artikel bepaalt de datum van inwerkingtreding.

J. ANSOMS
L. GOUTRY
L. NELIS-VAN LIEDEKERKE
M. OLIVIER
B. VANDENDRIESSCHE

WETSVOORSTEL

Artikel 1

§ 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 wat deze verplaatsingen vervangt, het tijdstip van deze verplaatsingen, de bijdragen van de werkgever in de verplaatsingskosten, de keuze van het voertuig met inbegrip van het gemeenschappelijk of individueel karakter ervan, het parkeren of stallen van het voertuig en de beveiliging van de verplaatsingen;

2° verkeersvolume : het aantal kilometers afgelegd per auto waarin slechts één werknemer heeft plaatsgenomen;

3° bedrijfsvervoerplan : een plan dat is opge maakt om het volume van het woon-werkverkeer, voortgebracht binnen het kader van een onderne-

d'une entreprise ou d'un groupe d'entreprises situées à proximité les unes des autres;

4° prime de mobilité : une prime versée par l'employeur, qui contribue à 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;

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

Art. 2

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. 3

§ 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. Le Roi fixe le niveau maximum de ce pourcentage sur proposition du Conseil central de l'économie. Ce pourcentage peut être adapté chaque année.

§ 2. Les primes de mobilité sont destinées aux travailleurs qui établissent qu'ils remplissent une des trois 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° accomplir du travail à domicile pour le compte de l'employeur afin de réduire le volume des déplacements entre le domicile et le lieu de travail;

3° s'établir à une distance de cinq kilomètres au plus du lieu de travail à la demande de l'employeur, 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 :

« 17° 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,

ming of van een groep ruimtelijk nabije ondernemingen, te verminderen;

4° mobiliteitspremie : een werkgeversbijdrage die de vermindering bevordert van het volume van het woon-werkverkeer, voortgebracht binnen het kader van een onderneming of van een groep ruimtelijk nabije ondernemingen;

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

Art. 2

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. 3

§ 1. Collectieve arbeidsovereenkomsten kunnen een percentage van de loonkosten van de ondernemingen voorbehouden voor mobiliteitspremies voor de werknemers. De Koning bepaalt het maximumpercentage, op voorstel van de Centrale raad voor het bedrijfsleven. Dit percentage kan jaarlijks worden aangepast.

§ 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 thuisarbeid verrichten in opdracht van de werkgever teneinde het volume van het woon-werkverkeer te verminderen;

3° ofwel zich binnen een straal van vijf kilometer van de arbeidsplaats vestigen op vraag van de werkgever, 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 :

« 17° de reiskosten voor het woon-werkverkeer, indien de collectieve arbeidsovereenkomst waaronder de werknemer ressorteert, mobiliteitspremies toekent overeenkomstig de wet van ... tot bevoor-

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. 4

Les employeurs qui recrutent un coordinateur des transports aux fins d'établir et d'exécuter 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. 5

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

« 12° 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. 6

La présente loi entre en vigueur le jour de sa publication au *Moniteur belge*.

14 août 1992.

ring van de organisatie van het woon-werkverkeer met bedrijfsvervoerplannen. »

Art. 4

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. 5

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

« 12° 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. 6

Deze wet treedt in werking de dag waarop ze in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt.

14 augustus 1992.

J. ANSOMS
L. GOUTRY
L. NELIS-VAN LIEDEKERKE
M. OLIVIER
B. VANDENDRIESSCHE