

Chambre des Représentants de Belgique

SESSION ORDINAIRE 1990-1991

17 MAI 1991

PROPOSITION DE LOI

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

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION DES
AFFAIRES SOCIALES (1)

PAR
MME NELIS-VAN LIEDEKERKE

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a examiné cette proposition de loi au cours de ses réunions des 13 mars, 24 avril et 8 mai 1991.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. Marc Olivier.

A. — Titulaires :

C.V.P. MM. Ansoms, De Roo,
Marchand, Mme Nelis-Van
Liedekerke, M. Olivier (M.).
P.S. Mme Burgeon (C.), MM.
Daerden, Perdieu, Santkin,
Vancrombruggen.
S.P. Mme De Meyer, MM.
Sleeckx, Van der Sande.
P.V.V. MM. Devolder, Flamant,
Van Mechelen.
P.R.L. MM. Klein, Neven.
P.S.C. MM. Antoine, Charlier
(Ph.).
V.U. MM. Vangansbeke, Van
Grembergen.
Ecolo/
Agalev M. Geysels.

B. — Suppléants :

MM. Bosmans (F.), Breyne, Mme
Leysen, MM. Vandebosch, Van
Hecke, Van Parys.
MM. Defosset, Gilles, Mme Jacobs,
M. Leroy, Mme Onkelinx, M. Walry.
MM. Beckers, Bossuyt, Hancké,
Peeters.
MM. Bril, De Groot, Deswaene, Van-
dermeulen.
MM. Bertouille, Dubois, Hazette.
M. Beaufays, Mme Corbisier-
Hagon, M. Hiance.
MM. Caudron, Coveliers, Lauwers.
M. Daras, Mme Vogels.

Voir :

- 1494 - 90 / 91 :

- N° 1 : Proposition de loi de M. Ansoms.
- N°s 2 à 4 : Amendements.

Belgische Kamer van Volksvertegenwoordigers

GEWONE ZITTING 1990-1991

17 MEI 1991

WETSVOORSTEL

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
SOCIALE ZAKEN (1)

UITGEBRACHT DOOR
MEVR. NELIS-VAN LIEDEKERKE

DAMES EN HEREN,

Uw Commissie heeft onderhavig wetsvoorstel besproken tijdens haar vergaderingen van 13 maart, 24 april en 8 mei 1991.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Marc Olivier.

A. — Vaste leden :

C.V.P. HH. Ansoms, De Roo,
Marchand, Mevr. Nelis-Van
Liedekerke, H. Olivier (M.).
P.S. Mevr. Burgeon (C.), HH.
Daerden, Perdieu, Santkin,
Vancrombruggen.
S.P. Mevr. De Meyer, HH.
Sleeckx, Van der Sande.
P.V.V. HH. Devolder, Flamant,
Van Mechelen.
P.R.L. HH. Klein, Neven.
P.S.C. HH. Antoine, Charlier (Ph.).
V.U. HH. Vangansbeke, Van
Grembergen.
Ecolo/
Agalev H. Geysels.

B. — Plaatsvervangers :

HH. Bosmans (F.), Breyne, Mevr.
Leysen, HH. Vandebosch, Van
Hecke, Van Parys.
HH. Defosset, Gilles, Mevr. Jacobs,
H. Leroy, Mevr. Onkelinx, H. Walry.
HH. Beckers, Bossuyt, Hancké,
Peeters.
HH. Bril, De Groot, Deswaene, Van-
dermeulen.
HH. Bertouille, Dubois, Hazette.
H. Beaufays, Mevr. Corbisier-
Hagon, H. Hiance.
HH. Caudron, Coveliers, Lauwers.
H. Daras, Mevr. Vogels.

Zie :

- 1494 - 90 / 91 :

- N° 1 : Wetsvoorstel van de heer Ansoms.
- N°s 2 tot 4 : Amendementen.

I. — INTRODUCTION DE L'AUTEUR

La circulation routière s'est accrue de façon spectaculaire ces dernières années. Le trafic domicile-lieu de travail en est en grande partie responsable.

Il ressort du recensement de 1981 que ce sont surtout les travailleurs qui habitent à proximité de leur lieu de travail qui utilisent leur voiture. Ces déplacements se font essentiellement de façon individuelle. Les déplacements effectués en commun ne représentent que 8,1 % du trafic entre le domicile et le lieu de travail.

Aux Etats-Unis, ce chiffre est de 20 %.

Il résulte de ce qui précède qu'il faut promouvoir le covoiturage et que celui-ci peut être considéré comme l'un des moyens de résoudre le problème de la mobilité.

Il convient donc de rendre le covoiturage plus attractif, ce qui exige en premier lieu que l'on supprime les dispositions juridiques qui dissuadent d'y recourir.

Tel est notamment le cas de la loi sur les accidents du travail, qui ignore cette forme de déplacement entre le domicile et le lieu de travail.

Il en résulte une insécurité juridique dans le chef des travailleurs qui veulent effectuer en commun et avec un véhicule privé le trajet entre leur résidence et leur lieu de travail.

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

La proposition de loi à l'examen tend dès lors à adapter la loi du 10 avril 1971 sur les accidents du travail de manière à ce que celle-ci s'applique également aux déplacements effectués en commun entre le domicile et le lieu du travail au moyen de véhicules privés.

II. — NOTE TECHNIQUE DU FONDS DES ACCIDENTS DU TRAVAIL

Le 14 mars 1991, la Commission a demandé au Fonds des accidents du travail de lui remettre une note technique sur les implications éventuelles de la proposition de loi à l'examen.

Le texte figurant ci-après reprend l'avis du Fonds, qui a également tenu compte de l'amendement n° 2 présenté par Mme De Meyer et visant à considérer également comme un trajet normal « le chemin qui

I. — INLEIDING VAN DE AUTEUR

Het wegverkeer is de jongste jaren spectaculair toegenomen. Het woon-werkverkeer neemt hier een belangrijke plaats in.

Uit de resultaten van de volkstelling van 1981 blijkt dat vooral werknemers die op korte afstand van hun werk wonen, van hun wagen gebruik maken. Deze verplaatsingen gebeuren hoofdzakelijk individueel. De gemeenschappelijke woon-werkverplaatsingen bedragen slechts 8,1 % van het totale woon-werkverkeer.

In de Verenigde Staten daarentegen bedraagt dit cijfer 20 %.

Hieruit blijkt dat carpooling dient te worden bevorderd en als één van de middelen kan worden beschouwd om het mobiliteitsvraagstuk op te lossen.

Het gemeenschappelijk woon-werkverkeer moet dus attractiever worden gemaakt. Dit vraagt in de eerste plaats het wegwerken van juridische bepalingen die carpooling ontmoedigen.

Dit is onder meer het geval voor de arbeidsongevallenwet waarin deze vorm van woon-werkverplaatsing niet is opgenomen.

Het gevolg hiervan is een rechtsonzekerheid bij werknemers die de woon-werkverplaatsing samen willen afleggen met een privé-voertuig.

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

Daarom wordt in onderhavig wetsvoorstel voorgesteld de arbeidsongevallenwet van 10 april 1971 zodanig aan te passen dat ook de gemeenschappelijke woon-werkverplaatsingen met private voertuigen binnen de arbeidsongevallenwet vallen.

II. — TECHNISCHE NOTA VAN HET FONDS VOOR ARBEIDSONGEVALLEN

Op verzoek van de Commissie werd het Fonds voor Arbeidsongevallen op 14 maart 1991 om een technische nota verzocht over de mogelijke implicaties van het wetsvoorstel.

In hiernavolgende tekst wordt het advies opgenomen van het Fonds waarin ook rekening werd gehouden met het door mevrouw De Meyer ingediende amendement n° 2 ertoe strekkend als normaal tra-

est parcouru pour conduire et reprendre les enfants à la garderie ou à l'école ».

1. Objectif

Dans l'état actuel de la jurisprudence, le trajet visé à l'article 8, § 1^{er}, de la loi du 10 avril 1971 perd son caractère normal soit lorsqu'un détour insignifiant s'est fait sans motif légitime, soit lorsqu'on ne peut pas invoquer la force majeure pour justifier un détour important. L'importance du détour doit s'apprécier entre autres en fonction de la proportionnalité de la distance effectivement parcourue et de celle à parcourir normalement (C. Persyn, D. Simoens et W. Van Eeckhoutte, « Overzicht van rechtspraak arbeidsongevallen », 1976-1983, TPR 1984, pp. 1122 et suivantes).

En conséquence, les travailleurs qui pratiquent le covoiturage pour se rendre à leur travail et en revenir ne sont pas toujours couverts en vertu de la législation actuelle sur les accidents du travail. La proposition de loi de M. Ansoms accroît donc fortement la sécurité juridique pour ces personnes.

La Cour de cassation a cassé par arrêt du 17 décembre 1984 (Arr. Cass. 1984-1985, 543) un arrêt de la Cour du travail de Bruxelles du 21 novembre 1983 (J.T.T. 1984, 148) qui avait admis que l'important détour que fait chaque jour une travailleuse pour conduire sa petite fille chez sa sœur, qui s'occupe d'elle pendant les heures de travail, est justifié par la force majeure.

Si, dans l'état actuel de la jurisprudence, elle est bel et bien reconnue comme motif légitime justifiant d'importants détours, la garde d'enfants ne présente pas le caractère de force majeure pouvant justifier un important détour, sauf en cas de circonstances imprévisibles, telles que maladie soudaine de l'enfant.

L'amendement n° 2 de Mme De Meyer entend ainsi améliorer la sécurité juridique pour le travailleur concerné.

2. Problématique de la preuve

La preuve qu'un accident a eu lieu sur le « trajet normal » au sens de l'article 8, § 1^{er}, de la loi du 10 avril 1971 doit être apportée par la victime ou par ses ayants droit.

Dès lors, le travailleur ou ses ayants droit doit(ven)t prouver qu'il s'agissait de « détours nécessaires pour se rendre aux différents domiciles, lieux de travail ou lieux d'embarquement afin de se déplacer avec d'autres personnes » ou qu'il s'agissait de détours nécessaires « pour conduire et/ou aller rechercher des enfants à la garderie ou à l'école ».

Les témoignages (des passagers, des gardes d'enfants et des directions d'école) joueront un rôle capital dans cette administration de la preuve et, pour

ject ook te beschouwen « de weg die wordt afgelegd bij het wegbrengen en ophalen van de kinderen naar of van hetzij de kinderopvangplaats, hetzij de school ».

1. Doelstelling

In de huidige stand van de rechtspraak verliest het bij artikel 8, § 1, van de wet van 10 april 1971 bedoelde traject zijn normaal karakter hetzij wanneer voor een onbelangrijke omweg geen wettig motief voorhanden was, hetzij wanneer voor een belangrijke omweg geen overmacht kan worden ingeroepen. De belangrijkheid van de omweg moet onder meer beoordeeld worden in functie van de proportionaliteit tussen de effectief afgelegde afstand en de normaal af te leggen afstand (C. Persyn, D. Simoens en W. Van Eeckhoutte, Overzicht van rechtspraak arbeidsongevallen (1976-1983), TPR 1984, n° blz. 1122 en volgende).

Werknemers die aan carpooling doen om zich naar en van de plaats van het werk te begeven, zijn dan ook niet steeds gedekt krachtens de huidige arbeidsongevallenwetgeving. Het wetsvoorstel van de heer Ansoms verhoogt aldus in belangrijke mate hun rechtszekerheid.

Het Hof van Cassatie vernietigde bij arrest d.d. 1 december 1984 (Arr. Cass. 1984-1985, 543) een arrest van het Arbeidshof te Brussel d.d. 21 november 1983 (J.T.T. 1984, 148), dat had aangenomen dat de belangrijke omweg die een werkneemster elke dag maakt om haar dochtertje naar haar zuster te brengen, die er tijdens de arbeidsuren voor zorgt, is verantwoord door overmacht.

Kinderopvang wordt in de huidige stand van de rechtspraak wel erkend als een wettig motief dat onbelangrijke omwegen verantwoordt, maar behalve in onvoorzienbare omstandigheden (kind dat plots ziek wordt bijvoorbeeld) levert het geen overmacht op die een belangrijke omweg kan verantwoorden. Het amendement n° 2 van mevrouw De Meyer wil voor de betrokken werknemer aldus de rechtszekerheid verbeteren.

2. Bewijsproblematiek

Het bewijs dat een ongeval plaats vond op het « normaal traject » in de zin van artikel 8, § 1, van de wet van 10 april 1971 moet geleverd worden door de getroffene of diens rechthebbenden.

Bijgevolg zal de werknemer of diens rechthebbenden moeten bewijzen dat hij « de nodige omwegen maakt langs de verschillende verblijfs- en arbeidsplaatsen of opstapplaatsen en dit teneinde zich samen met andere personen te verplaatsen » of dat de nodige omwegen werden gemaakt om kinderen « weg te brengen en/of op te halen naar of van hetzij de kinderopvangplaats, hetzij de school ».

Getuigenverklaringen (van de meerijders, van kinderopvangsers en schoolbesturen) zullen in deze bewijslevering een cruciale rol spelen, en voor de

l'assureur-loi qui doit accorder la réparation, les enquêtes à mener seront souvent compliquées.

3. *Interprétation du texte*

3.1. Le texte de la proposition de loi fait état d'un déplacement « avec d'autres personnes » en effectuant « les détours nécessaires à cette fin par les différents lieux de résidence ou de travail ou par les lieux d'embarquement ».

La terminologie utilisée ne permet pas de déterminer avec évidence si le travailleur reste couvert aussi lorsqu'il fait un seul détour par un seul lieu de résidence, de travail ou d'embarquement avec une seule personne.

3.2. Par ailleurs, tel qu'il est libellé actuellement, le texte permet une *interprétation plus large* que celle visée dans les développements. On n'y spécifie nullement, en effet, que les « autres personnes » qui se déplacent avec le travailleur dans le même véhicule doivent se trouver sur le chemin de leur travail, ce qui fait que sont couvertes toutes sortes de situations étrangères au covoiturage traditionnel (par exemple, le ramassage d'enfants à différents lieux d'embarquement après les heures d'école, le détour fait pour ramener des membres de la famille du lieu de séjour de week-end au lieu de séjour de semaine le lundi matin, le détour fait pour déposer des automobilistes à un autre « lieu d'embarquement », etc.)

3.3. Tel qu'il est libellé actuellement, *l'amendement n° 2* protège le « trajet parcouru pour conduire et/ou aller rechercher des enfants à la garderie ou à l'école ». Cette formulation ne donne pas de certitude quant à savoir si le travailleur se rend de son lieu de résidence à son travail ou l'inverse. L'intention ne peut toutefois pas être de faire protéger par le biais de la législation sur les accidents du travail des déplacements de nature purement privée. Il serait dès lors plus correct d'énoncer que le trajet (pour se rendre au travail ou pour en revenir) reste normal en dépit des détours faits en vue de la garde d'enfants.

4. *Entrée en vigueur*

L'amendement ne précise pas la date d'entrée en vigueur. Le nouveau texte sera donc d'application aux accidents survenus à partir du dixième jour qui suit la publication de la loi au *Moniteur belge*.

Néanmoins, les accidents survenus avant cette date pourront donner lieu à réparation en vertu de la législation sur les accidents du travail sous forme d'une allocation spéciale à la charge du Fonds des accidents du travail, dont l'incidence financière est difficile à chiffrer.

wetsverzekeraar, die de schadeloosstelling moet verlenen, zullen de in te stellen onderzoeken vaak omslachtig zijn.

3. *Tekstinterpretatie*

3.1. De tekst van het wetsvoorstel spreekt van een verplaatsing « samen met andere personen via de nodige omwegen langs de verschillende verblijfs- en arbeidsplaatsen of opstapplaatsen ».

De gebruikte terminologie maakt niet geheel duidelijk of de werknemer ook gedekt blijft wanneer hij met één enkele persoon één enkele omweg langs één enkele verblijfs-, arbeids- of opstapplaats maakt.

3.2. Anderzijds biedt de huidige redactie van de tekst de mogelijkheid van een *ruimere interpretatie* dan die welke in de toelichting wordt beoogd. Er wordt immers geenszins gespecificeerd dat de « andere personen » die zich samen met de werknemer in hetzelfde voertuig verplaatsen op de weg naar of van hun werk moeten zijn, zodat allerlei situaties worden gedekt die buiten de traditionele « carpooling » vallen (bijvoorbeeld het ophalen van kinderen op verschillende opstapplaatsen na de schooluren; de omweg die gemaakt wordt om gezinsleden van het weekendverblijf naar het weekverblijf te brengen op maandagochtend; de omweg die gemaakt wordt om lifters naar een andere « opstapplaats » te brengen, enz.)

3.3. De huidige redactie van *het amendement n° 2* beschermt « de weg die wordt afgelegd bij het wegbrengen en ophalen van de kinderen naar of van hetzij de kinderopvangsplaats, hetzij de school ». Deze formulering laat in het ongewisse of de werknemer zich van zijn verblijfplaats naar het werk of omgekeerd begeeft. Het kan evenwel niet de bedoeling zijn om verplaatsingen van louter private aard te laten beschermen via de arbeidsongevallenwetgeving. Correcter ware dan ook te stellen dat het traject (naar of van het werk) normaal blijft, ondanks de omwegen die met het oog op de kinderopvang worden gemaakt.

4. *Inwerkingtreding*

Het amendement preciseert niet de datum van inwerkingtreding. De nieuwe tekst zal dus toepassing vinden op de ongevallen die zijn overkomen vanaf de tiende dag volgend op de publicatie van de wet in het *Belgisch Staatsblad*.

De ongevallen die zijn overkomen vóór de hierboven bedoelde datum zullen niettemin aanleiding kunnen geven tot een schadeloosstelling krachtens de arbeidsongevallenwetgeving onder de vorm van een bijzondere bijslag ten laste van het Fonds voor Arbeidsongevallen, waarvan de financiële weerslag moeilijk voorspelbaar is.

5. Considérations d'ordre général

La proposition de loi de M. Ansoms donne de toute évidence lieu à une dynamique visant à accorder une protection sociale adéquate à toute espèce de risques dignes d'intérêt. On peut se demander si la loi sur les accidents du travail, dont le but initial est l'assurance des risques de nature professionnelle, est l'instrument le mieux indiqué en l'occurrence.

III. — DISCUSSION

Deux amendements sont présentés qui tiennent compte des observations formulées par le Fonds des accidents du travail.

Les amendements n^{os} 1 et 2 deviennent dès lors sans objet.

Le nouveau texte proposé par M. Ansoms dans son amendement n^o 3 donne une définition plus précise de la notion de covoiturage afin d'éviter que d'autres situations qui sortent des limites traditionnelles du covoiturage, ne soient couvertes par la loi sur les accidents du travail.

L'auteur de l'amendement précise que ce texte a été approuvé par un groupe de travail du comité de gestion du Fonds des accidents du travail et a emporté l'adhésion unanime tant des représentants des organisations patronales que des organisations représentatives des travailleurs.

Il précise en outre que le mot « raisonnablement » a été introduit dans le texte afin de prévenir les abus. L'objectif ne peut être en effet de permettre à un travailleur qui habite à un kilomètre de son lieu de travail de justifier, par exemple, un détour de vingt kilomètres pour conduire une autre personne à son lieu de travail.

Une telle situation ne peut être considérée comme du covoiturage.

Le Ministre de l'Emploi et du Travail fait observer que les représentants des organisations patronales avaient demandé initialement de subordonner la couverture du covoiturage par l'assurance « accidents du travail » à l'autorisation préalable de l'employeur. Cette demande a été rejetée par les organisations représentatives des travailleurs. Les employeurs estiment qu'il serait toutefois opportun que le travailleur en fasse au moins état, ce qui permettrait d'éviter des contestations après l'accident.

Par ailleurs, le texte de la proposition ne peut entraîner la remise en question de la jurisprudence existante concernant le chemin normal du travail ainsi que les détours admis dans d'autres situations que celles qui sont visées dans la proposition.

L'auteur répond par l'affirmative à la question de savoir si la notion de covoiturage s'applique également à la moto.

5. Algemene beschouwing

Het wetsvoorstel Ansoms geeft blijkbaar aanleiding tot een dynamiek om aan allerlei behartenswaardige risico's een adequate sociale bescherming te verlenen. De vraag kan gesteld worden of de arbeidsongevallenwet, waarvan de oorspronkelijke bedoeling de verzekering is van de risico's van professionele aard, daartoe het meest aangewezen instrument is.

III. — BESPREKING

Teneinde tegemoet te komen aan de door het Fonds voor Arbeidsongevallen geformuleerde opmerkingen worden twee amendementen ingediend.

De amendementen n^{rs} 1 en 2 worden hierdoor zonder voorwerp.

De door het amendement n^o 3 van de heer Ansoms nieuw voorgestelde tekst geeft een preciezere omschrijving van het begrip « carpooling » ten einde te vermijden dat andere situaties die buiten de traditionele « carpooling » vallen door de arbeidsongevallenwetgeving zouden worden gedekt.

De auteur licht toe dat deze tekst de goedkeuring wegdraagt van een werkgroep van het Beheerscomité van het Fonds voor Arbeidsongevallen. Zowel de vertegenwoordigers van de werkgevers- als van de werknemersorganisaties hebben zich hiermee eenparig akkoord verklaard.

Hij legt voorts uit dat het woord « redelijkerwijze » in de tekst werd opgenomen ten einde misbruiken te voorkomen. Het kan immers niet de bedoeling zijn dat wanneer een werknemer op één kilometer afstand van zijn werk woont, hij een omweg van bijvoorbeeld twintig kilometer zou kunnen rechtvaardigen om een ander persoon naar zijn arbeidsplaats te brengen.

Dergelijke situatie kan niet als carpooling worden beschouwd.

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid wijst erop dat de vertegenwoordigers van de werkgeversorganisaties oorspronkelijk hadden gevraagd om de dekking van carpooling door de arbeidsongevallenverzekering afhankelijk te stellen van een voorafgaandelijke toelating door de werkgever. Die eis werd door de werknemersorganisaties afgewezen. Volgens de werkgevers zou het echter aangewezen zijn dat de werknemer hiervan alleszins melding maakt waardoor na het ongeval betwistingen kunnen worden vermeden.

Daarenboven mag de tekst van het voorstel niet tot gevolg hebben dat zou teruggekomen worden op de bestaande rechtspraak in verband met de normale arbeidsweg en de aanvaarde omwegen in andere situaties dan deze bedoeld in het voorstel.

De vraag of met voertuig ook een motorfiets wordt bedoeld, wordt door de indiener bevestigend beantwoord.

L'amendement n° 4 de Mme De Meyer vise à améliorer la formulation de l'amendement n° 2.

Un membre se demande si cet amendement a bien sa place dans la loi sur les accidents du travail.

L'auteur répond qu'il faut tenir compte de l'article 8, § 1^{er}, deuxième alinéa, qui précise ce qu'il y a lieu d'entendre par « trajet normal » vers le lieu de travail ou le domicile. En vertu de cet amendement, le trajet resterait normal si un détour raisonnable était effectué pour conduire et reprendre les enfants à la garde-rie ou à l'école.

Un membre demande que cet amendement soit interprété de façon très stricte : il doit réellement s'agir de détours sur le chemin du travail (le travailleur ne peut donc pas retourner chez lui avant d'aller chercher ses enfants).

La Commission se rallie unanimement à ce point de vue.

Bien que l'amendement n° 4 n'ait pas fait l'unanimité au sein du groupe de travail du comité de gestion du Fonds des accidents du travail, le Ministre de l'Emploi et du Travail peut accepter les deux amendements.

En ce qui concerne l'amendement n° 3, le Ministre souhaite apporter dans le texte français les corrections d'ordre technique suivantes :

1° insertion du mot « et » entre les mots « lieux de résidence » et les mots « de travail »;

2° remplacement des mots « avec d'autres personnes » par les mots « avec une ou plusieurs autres personnes »;

3° remplacement des mots « entre sa résidence et son lieu de travail » par les mots « entre résidence et lieu de travail ».

Un membre demande si les modifications proposées ne devraient pas plutôt être apportées à l'article 8, § 2, de la loi du 10 avril 1971, qui énumère les trajets qui sont assimilés au chemin du travail.

L'auteur explique qu'il ne s'agit pas, en l'occurrence, d'une assimilation, mais de préciser la notion de « trajet normal ».

Un membre partage ce point de vue : les amendements portent sur la notion contestée de « détour ». Ils précisent cette notion, de sorte qu'un terme pourra être mis aux interprétations divergentes en la matière.

Le Ministre plaide en faveur du maintien du texte proposé. A l'article 8, § 2, il est chaque fois question de trajets autres que le trajet normal. Ceux-ci ne peuvent être considérés comme des détours étant donné que le lieu d'embarquement ou la destination est différent.

Un membre demande quel assureur interviendrait en cas où plusieurs travailleurs occupés chez des employeurs différents seraient blessés.

Le Ministre répond que c'est toujours l'assureur de l'employeur du travailleur concerné qui devra payer.

Het amendement n° 4 van Mevr. De Meyer strekt ertoe de tekst van het amendement n° 2 door een correctere formulering te vervangen.

Een lid vraagt zich af of dit amendement hier in de arbeidsongevallenwet op zijn plaats is.

De auteur antwoordt dat er rekening moet worden gehouden met artikel 8, § 1, tweede lid, waaruit blijkt dat het gaat over wat moet worden verstaan onder de normale weg naar en van het werk. Krachtens dit amendement zou het traject normaal blijven indien er een redelijke omweg wordt gemaakt om de kinderen weg te brengen of op te halen naar of van de kinderopvangplaats of van de school.

Een lid vraagt dat dit amendement zeer strikt zou worden geïnterpreteerd : het moet werkelijk gaan om een omweg op weg naar of van het werk (dus niet eerst naar huis gaan en dan pas de kinderen ophalen).

De Commissie verklaart zich éénparig akkoord met deze zienswijze.

Alhoewel de werkgroep van het Beheerscomité van het Fonds voor Arbeidsongevallen over het amendement n° 4 verdeeld was, kan de Minister van Tewerkstelling en Arbeid zich met beide amendementen akkoord verklaren.

Wat amendement n° 3 betreft, wenst de Minister in de Franse tekst volgende technische correcties aan te brengen :

1° tussen de woorden « lieux de résidence » en « de travail » het woord « et » invoegen;

2° de woorden « avec d'autres personnes » vervangen door de woorden « avec une ou plusieurs autres personnes »;

3° de woorden « entre sa résidence et son lieu de travail » vervangen door de woorden « entre résidence et lieu de travail ».

Een lid vraagt of de voorgestelde wijzigingen niet eerder thuishoren in artikel 8, § 2 van de wet van 10 april 1971 waarin de opsomming wordt gegeven van de trajecten die worden gelijkgesteld met de weg naar en van het werk.

De auteur legt uit dat het hier niet gaat om een gelijkstelling maar om een andere omschrijving van het begrip « normaal traject ».

Een lid sluit zich hierbij aan : de amendementen hebben betrekking op het omstreden begrip « omweg ». Dit begrip wordt hierdoor nauwkeuriger gedefinieerd waardoor een einde kan worden gesteld aan de uiteenlopende rechtspraak terzake.

De Minister is van oordeel dat de voorgestelde tekst kan behouden blijven. In artikel 8, § 2, gaat het telkens over andere trajecten dan de normale. Deze kunnen niet als omwegen worden beschouwd aangezien de vertrekplaats of de eindbestemming anders is.

Een lid vraagt welke verzekeraar zal tussenkomen indien er verscheidene werknemers, die bij verschillende werkgevers werkzaam zijn, gekwetst zijn.

De Minister antwoordt dat het steeds de verzekeraar is van de werkgever van de betrokken werknemer die zal moeten betalen.

Un membre demande si des problème ne risquent pas de se poser dans le cas où le conducteur et un passager (employés chez des employeurs différents) sont blessés. Les assureurs possèdent-ils, en pareil cas, un droit de recours réciproque ?

Le Ministre répond que cela ne pose aucun problème.

A la question de savoir si le proposition de loi à l'examen peut avoir des répercussions sur le calcul des primes pour accidents de travail dues par les employeurs (un plus grand nombre de personnes prendront en effet place dans le même véhicule, de sorte que les frais pourront être plus élevés en cas d'accident), *l'auteur* répond que les assureurs ne devront pas faire face à une augmentation des dépenses, étant donné que selon toute vraisemblance, les coûts supplémentaires seront compensés par un nombre moins élevé d'accidents.

Un membre demande si l'on peut interpréter le texte de la proposition en ce sens que la réglementation en projet vaut pour tous les occupants du véhicule (et donc pas uniquement pour le conducteur).

L'auteur répond par l'affirmative.

*
* *

L'amendement n° 3 de M. Ansoms et l'amendement n° 4 de Mme De Meyer sont adoptés à l'unanimité.

La proposition de loi, telle qu'elle a été modifiée, est adoptée à l'unanimité.

Le Rapporteur,

Le Président,

L. NELIS-VAN LIEDEKERKE

M. OLIVIER

Een lid vraagt of er zich geen probleem kan voordoen indien de bestuurder en een inzittende (die bij verschillende werkgevers tewerkgesteld zijn) gekwetst zijn. Hebben de verzekeraars in dat geval t.o.v. elkaar een verhaalrecht ?

De Minister preciseert dat er zich op dat vlak geen problemen kunnen voordoen.

Op de vraag of dit wetsvoorstel repercussies kan hebben op de berekening van de door de werkgevers te betalen arbeidsongevallenpremie (er zullen namelijk meer personen in hetzelfde voertuig plaatsnemen waardoor ingeval van ongeval de kosten hoger kunnen liggen), antwoordt *de auteur* dat er voor de verzekeraars geen stijging van de uitgaven zullen uit voortvloeien aangezien de bijkomende kosten naar alle waarschijnlijkheid door een lager aantal ongevallen zullen worden gecompenseerd.

Een lid vraagt of de tekst van het voorstel zo mag worden geïnterpreteerd dat deze regeling geldt voor alle inzittenden (en dus niet enkel voor de bestuurder van de wagen).

Dit wordt door *de auteur* bevestigend beantwoord.

*
* *

Het amendement n° 3 van de heer Ansoms en het amendement n° 4 van mevrouw De Meyer worden éénparig aangenomen.

Het aldus gewijzigde wetsvoorstel wordt éénparig aangenomen.

De Rapporteur,

De Voorzitter,

L. NELIS-VAN LIEDEKERKE

M. OLIVIER

TEXTE SOUMIS A LA COMMISSION

Article unique

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

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

TEKST VOORGELEGD AAN DE COMMISSIE

Enig artikel

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

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

TEXTE ADOPTE PAR LA COMMISSION

Article unique

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

« Le trajet reste normal lorsque le travailleur effectue les détours nécessaires et raisonnablement justifiables :

1° par les différents lieux de résidence et de travail ou par les lieux d'embarquement ou de débarquement, pour se déplacer en véhicule avec une ou plusieurs autres personnes en vue d'effectuer en commun le trajet entre résidence et lieu de travail.

2° pour conduire ou reprendre les enfants à la garderie ou à l'école. »

TEKST AANGENOMEN DOOR DE COMMISSIE

Enig artikel

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

« Het traject blijft normaal indien de werknemer de nodige en redelijkerwijze te verantwoorden omwegen maakt :

1° langs de verschillende verblijfs- en arbeidsplaatsen of op- en afstapplaatsen om zich, in het kader van gemeenschappelijk woon-werkverkeer, samen met een of meer andere personen met een voertuig te verplaatsen.

2° met het oog op het wegbrengen of ophalen van de kinderen naar of van de kinderopvangplaats of de school. »