

KÖNIGREICH BELGIEN

Provinz:

Bezirk:

GEMEINDE:

Akz.:

BESCHEINIGUNG ÜBER DEN EMPFANG

eines Antrags, eingereicht im Rahmen von Artikel 9 Absatz 3 des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 über die Einreise ins Staatsgebiet, den Aufenthalt, die Niederlassung und das Entfernen von Ausländern, abgeändert durch das Gesetz vom 15. Juli 1996 und den Königlichen Erlaß vom 13. Juli 1992

Der/Die Unterzeichnete, (Name und Vornamen),
 Staatsangehörigkeit,
 geboren in, am (in Jahre),
 wohnhaft in der Gemeinde,
 hat sich bei der Gemeindeverwaltung gemeldet, um in Anwendung von Artikel 9 Absatz 3 des Gesetzes vom 15. Dezember 1980 über die Einreise ins Staatsgebiet, den Aufenthalt, die Niederlassung und das Entfernen von Ausländern einen Antrag auf Erlaubnis, sich mehr als drei Monate im Königreich aufzuhalten, einzureichen.

Diese Bescheinigung ist kein Aufenthaltsdokument.

....., den

Unterschrift des Ausländers

Unterschrift des Bürgermeisters oder seines Beauftragten

STEMPEL

MINISTERIE VAN AMBTENARENZAKEN

[S - C - 98/02067]

2 JUNI 1998. — Omzendbrief nr. 464. — Tegemoetkoming van de Staat en van sommige openbare instellingen in de vervoerskosten van de personeelsleden

Aan de besturen en de andere diensten van de federale ministeries en aan de openbare instellingen die onder het gezag, de controle of het toezicht van de Staat staan, alsook de rijkswacht en de krijgsmacht.

Mevrouw de Minister,
 Mijnheer de Minister,
 Mijnheer de Staatssecretaris,

Het koninklijk besluit van 2 juni 1998 tot regeling van de tegemoetkoming van de Staat en van sommige openbare instellingen in de vervoerskosten van de personeelsleden, dat heden in het *Belgisch Staatsblad* wordt bekendgemaakt en uitwerking heeft met ingang van 1 april 1998, heeft tot doel het overdreven en milieu-aantastend autogebruik — vooral in de steden — verder terug te dringen door nog een aantal verbeteringen aan te brengen aan de thans bestaande reglementering.

Zoals reeds het geval was, kunnen alle personeelsleden — zonder onderscheid van bezoldiging — die onder de toepassing van het hiervoor vermeld koninklijk besluit vallen, aanspraak maken op een tegemoetkoming in hun vervoerskosten wanneer zij de gemeenschappelijke openbare vervoermiddelen gebruiken om geregeld een verplaatsing van hun verblijfplaats naar de plaats van hun werk en omgekeerd te maken.

De reglementering gebruikt nu de term « geregeld » in plaats van « dagelijks » met betrekking tot de verplaatsingen (art. 2). De bedoeling is hier nauwkeurig te doen uitkomen dat zij ook geldt voor personeelsleden die niet elke dag prestaties leveren en dus ook niet dagelijks een reis maken.

MINISTERE DE LA FONCTION PUBLIQUE

[S - C - 98/02067]

2 JUIN 1998. — Circulaire n° 464. — Intervention de l'Etat et de certains organismes publics dans les frais de transport des membres du personnel

Aux administrations et autres services des ministères fédéraux, aux organismes publics placés sous l'autorité, ainsi que sous le contrôle ou la tutelle de l'Etat, de même que la gendarmerie et les forces armées.

Madame la Ministre,
 Monsieur le Ministre,
 Monsieur le Secrétaire d'Etat,

L'arrêté royal du 2 juin 1998 réglant l'intervention de l'Etat et de certains organismes publics dans les frais de transport des membres du personnel qui est publié aujourd'hui au *Moniteur belge* et qui produit ses effets le 1^{er} avril 1998, a pour but de réduire davantage l'usage excessif et polluant de l'automobile — surtout dans les villes — en apportant une série d'améliorations à la réglementation actuelle.

Comme c'était déjà le cas, tous les membres du personnel — sans distinction de rémunérations — qui tombent sous l'application de l'arrêté royal précité peuvent prétendre à une intervention dans leurs frais de transport quand ils font usage des transports en commun publics pour effectuer régulièrement un déplacement de leur domicile à leur lieu de travail et vice-versa.

La réglementation utilise maintenant le terme « régulièrement » au lieu de « quotidiennement » en ce qui concerne les déplacements (art. 2). L'intention est ici de faire ressortir avec précision que cette réglementation s'applique aussi aux membres du personnel dont les prestations n'ont pas lieu chaque jour et qui ainsi n'effectuent pas quotidiennement un voyage.

Nieuw is dat de voorwaarde om een minimumafstand vanaf de vertrekhalte af te leggen, vooraleer een tussenkomst wordt gewaarborgd, voortaan wordt weggelaten, zodat het in de grote steden nog interessanter wordt om het openbaar vervoer te gebruiken.

Hierna volgen enkele richtlijnen om de toepassing van het nieuwe koninklijk besluit te vergemakkelijken :

1. Waar onder het vroegere stelsel vrij soepel werd opgetreden met tegemoetkoming in de prijs van allerlei vervoersbewijzen, komen voortaan nog alleen abonnementen, afgeleverd door de NMBS en de gewestelijke maatschappijen voor openbaar vervoer, nl. « De Lijn », de « TEC » en de MIVB, in aanmerking voor tegemoetkoming.

Onder abonnementen moet worden verstaan de treinkaart NMBS geldend als sociaal abonnement en de abonnementen afgeleverd voor woon-werkverkeer door de andere maatschappijen. In bepaalde gevallen zullen dit netabonnementen zijn.

Komen evenwel in principe niet in aanmerking: toeristische abonnementskaarten geldig voor een zekere periode, rittenkaarten, ééndagsbiljetten en andere dergelijke vervoersbewijzen.

In zekere gevallen kan het evenwel aangewezen zijn een aangepaste oplossing uit te werken: artikel 9 van het nieuwe koninklijk besluit biedt hiertoe de mogelijkheid. De bevoegde Minister kan, met instemming van de Minister tot wiens bevoegdheid Ambtenarenzaken behoort, toestaan tegemoet te komen in de prijs van andere vervoersbewijzen wanneer het gebruik ervan zowel voor de overheid als voor het betrokken personeelslid voordeel oplevert.

Hierbij kan nog worden gesteld dat het aangewezen is elk geval in concreto te beschouwen en algemene beslissingen zoveel mogelijk te vermijden.

2. In principe gaat het om verplaatsingen van de hoofdverblijfplaats naar de administratieve standplaats en omgekeerd. Onder hoofdverblijfplaats dient te worden verstaan de gemeente waar het personeelslid in het bevolkingsregister ingeschreven is. Om billijkheidsredenen — bv. bij langdurig verblijf in een vakantiewoning aan de kust of elders in het land — kan deze tweede verblijfplaats als geldige verblijfplaats worden aanvaard, mits de bevoegde Minister een afwijking toestaat (toepassing van artikel 9).

3. De tegemoetkoming in de prijs van de treinkaarten, alsook in deze van de abonnementen van « De Lijn » en « TEC », gebeurt op basis van de tabel gevoegd bij het koninklijk besluit ter uitvoering van de wet van 27 juli 1962 tot vaststelling van een werkgeversbijdrage in het verlies geleden door de NMBS ingevolge de uitgifte van abonnementen voor werklieden en bedienden. Het kan hier ook gaan om treinkaarten die een gecombineerd traject betreffen (trein + « De Lijn » en/of « TEC ») en waarbij de in totaal afgelegde kilometers worden vermeld.

De « TEC » hebben sedert enige tijd een abonnement ingevoerd waarbij niet meer met afgelegde kilometers maar met zones wordt gewerkt. Elke zone bevat in feite een gemiddelde afstand die voor haar omschrijving geldt. De prijs van dit abonnement wordt evenredig aan de afstand vastgesteld, want hij zal stijgen met het aantal zones die in het traject begrepen zijn. Om het gemiddelde aantal kilometers te kennen die in een zone of een veelvoud ervan begrepen zijn, wordt volgende omrekening toegepast :

- 1 en 2 zone(s) = 6 km;
- 3 zones = 10 km;
- 4 zones = 15 km;
- 5 zones = 20 km;
- 6 of meer zones = 27 km.

Om billijkheidsredenen ten overstaan van de gebruikers van treinkaarten, acht ik het aangewezen dat het bedrag van de tegemoetkoming alleszins beperkt blijft tot 54 % (= gemiddelde tegemoetkoming) van de door het personeelslid werkelijk betaalde prijs in de hiernavolgende gevallen :

- bij abonnementen voor een afstand van 1 of 2 km (niet opgenomen in NMBS-tabel — tegemoetkoming op basis van 3 km);
- bij omrekening van zones naar kilometers;
- bij gebruik van abonnementen, gekoppeld aan de afstand, afgeleverd tegen verminderde prijs op basis van de leeftijd.

4. Bij vast tarief ongeacht de al of niet vermelde afstand blijft de tegemoetkoming behouden op 50 % van de door de houder betaalde prijs. Het gaat hier om abonnementen die afgeleverd worden voor stadnetten, die zonder beperking geldig zijn op het net en die nu — met de afschaffing van de minimum-afstand — als uiterst voordelig kunnen beschouwd worden.

5. Wanneer meerdere vervoersbewijzen moeten gebruikt worden, dan gebeurt de tegemoetkoming volgens de regels eigen aan elk abonnement.

Speciaal moet hier de « treinkaart+ » vermeld worden. Deze kaart geeft recht op vrij vervoer op het net van de MIVB (Brussels Hoofdstedelijk Gewest) in combinatie met een traject per trein. Op het

Ce qui est nouveau c'est désormais la suppression de la condition de parcourir une distance minimale à partir de la halte de départ avant qu'une intervention ne soit garantie, de sorte que, dans les grandes villes, il devient encore plus intéressant d'utiliser les transports publics.

Ci-dessous suivent quelques directives pour faciliter l'application du nouvel arrêté royal.

1. Là où le système antérieur était souple, avec intervention dans le prix de toutes sortes de titres de transport, dorénavant, n'entrent plus en ligne de compte pour l'intervention que les abonnements délivrés par la SNCB et les sociétés régionales de transports publics, à savoir « De Lijn », les « TEC » et la STIB.

Par abonnements, il faut entendre la carte train SNCB équivalant à l'abonnement social et les abonnements délivrés pour le trajet du domicile au lieu de travail par les autres sociétés. Dans certains cas déterminés, ces abonnements seront valables sur tout le réseau.

Par principe, n'entrent toutefois pas en ligne de compte: les abonnements touristiques, les cartes valables pour une certaine période, les cartes de voyages, les billets d'un jour et autres titres de transport analogues.

Dans certains cas toutefois, il peut être indiqué de trouver une solution adaptée: l'article 9 du nouvel arrêté royal en offre la possibilité. Le Ministre compétent peut, avec l'accord du Ministre qui a la Fonction publique dans ses attributions, permettre d'intervenir dans le prix d'autres titres de transport quand leur utilisation présente un avantage tant pour l'autorité que pour le membre du personnel concerné.

Il est en tout cas indiqué de considérer les situations concrètement et d'éviter autant que possible les décisions générales.

2. En principe, il s'agit de déplacements de la résidence principale vers la résidence administrative et vice-versa. Par résidence principale, il faut entendre la commune où le membre du personnel est inscrit au registre de la population. Pour des raisons d'équité — par exemple en cas de séjour de longue durée dans une habitation de vacances à la côte ou ailleurs dans le pays — cette seconde résidence peut être agréée comme résidence, à condition que le Ministre compétent accorde une dérogation (application de l'article 9).

3. L'intervention dans le prix des cartes train ainsi que dans celui des abonnements du « TEC » et de « De Lijn », a lieu sur base du tableau joint à l'arrêté royal pris en exécution de la loi du 27 juillet 1962 portant fixation du montant de l'intervention des employeurs dans la perte subie par la SNCB par l'émission d'abonnements pour ouvriers et employés. Il peut également s'agir de cartes train qui concernent un traject combiné (train + « De Lijn » et/ou « TEC »), et qui indiquent le nombre total de kilomètres parcourus.

Les « TEC » ont introduit depuis un certain temps un abonnement pour lequel il n'est plus fait usage des kilomètres parcourus mais bien de zones. Chaque zone comporte une distance moyenne qui vaut pour sa circonscription. Cependant, le prix de cet abonnement est fixé proportionnellement à la distance car il augmente avec le nombre de zones qui sont comprises dans le trajet. Afin de connaître le nombre moyen de kilomètres compris dans une zone ou un de ses multiples, on applique la conversion suivante :

- 1 et 2 zone(s) = 6 km;
- 3 zones = 10 km;
- 4 zones = 15 km;
- 5 zones = 20 km;
- 6 zones ou plus = 27 km.

Pour des raisons d'équité vis-à-vis des utilisateurs de cartes train, j'estime qu'il est indiqué que le montant de l'intervention reste de toute façon limité à 54 % (= intervention moyenne) du prix réellement payé par le membre du personnel dans les cas suivants :

- abonnements pour une distance de 1 ou 2 km (non repris dans le tableau SNCB — intervention sur base de 3 km);
- conversion de zones en kilomètres;
- utilisation d'abonnements, liés à la distance, émis à prix réduit sur base de l'âge.

4. En cas de tarif fixe, que la distance soit mentionnée ou non, l'intervention est maintenue à 50 % du prix payé par le titulaire. Il s'agit ici surtout d'abonnements qui sont délivrés pour les réseaux urbains, qui ont une validité de parcours illimité et qui, avec la suppression de la distance minimale, peuvent être considérés comme particulièrement avantageux.

5. Lorsque plusieurs titres de transport doivent être utilisés, l'intervention a lieu selon les règles propres à chaque abonnement.

Il faut cependant faire une mention spéciale pour la « carte train + ». Cette carte donne droit au libre parcours sur le réseau de la STIB (Région de Bruxelles capitale) et un traject par train combinés.

valideringsbiljet bij deze treinkaart worden de kilometers per trein vermeld, alsook de volledige prijs met de tegemoetkoming. Deze tegemoetkoming gebeurt hier in twee stappen :

— de eerste betreft de kilometers per trein, waarbij verrekend wordt op basis van het aantal vermelde kilometers en dit volgens de NMBS-tabel;

— de tweede betreft het deel MIVB, waarbij van de totaal vermelde prijs op het valideringsbiljet, de normale prijs van een gewone treinkaart voor de vermelde afstand wordt afgetrokken; in het verschil wordt dan voor 50 % tegemoetgekomen.

Ik vestig er nog uw aandacht op dat thans aan de voorbereiding van een gelijkaardig systeem voor andere grote steden van het land wordt gewerkt, waarvoor de tegemoetkoming op dezelfde manier zal worden berekend als hiervoor uiteengezet.

6. De uitbetaling van de tegemoetkoming in de vervoerskosten gebeurt bij het verstrijken van de geldigheidsduur van het vervoersbewijs en tegen afgifte van dit bewijs.

Artikel 8 van het nieuwe koninklijk besluit biedt evenwel de mogelijkheid aan de overheidsdiensten overeenkomsten af te sluiten met de verschillende federale en gewestelijke vervoermaatschappijen om tot een stelsel te komen, waarbij de personeelsleden, bij de aankoop van een abonnement, slechts hun eigen deel in de prijs aan het loket van de betrokken maatschappij moeten betalen en de overheid haar deel tegemoetkoming rechtstreeks overmaakt aan dezelfde maatschappij.

Een dergelijke conventie werd inmiddels met de NMBS afgesloten en wordt sedert 1 april 1998 toegepast. Ik verwijs hieromtrent naar mijn omzendbrief nr. 460 d.d. 16 maart 1998 (*Belgisch Staatsblad* 20 maart 1998).

De Minister van Ambtenarenzaken,

A. Flahaut

Sur le billet de validation de cette carte train, les kilomètres par train sont mentionnés, ainsi que le prix total avec l'intervention. Cette intervention a donc lieu en deux étapes :

— pour les kilomètres parcourus par chemin de fer, le calcul s'effectue sur base du nombre de kilomètres mentionnés et ce, selon le tableau SNCB;

— pour la partie STIB, le prix normal d'une carte train ordinaire pour la distance indiquée est soustrait du prix total mentionné sur le billet de validation; l'intervention est alors de 50 % du résultat de cette soustraction.

J'attire encore votre attention sur le fait que la préparation d'un système analogue pour d'autres grandes villes du pays est actuellement en cours, pour lequel l'intervention sera calculée ainsi qu'exposée ci-avant.

6. Le paiement de l'intervention dans les frais de transport a lieu à l'expiration de la durée de validité du titre de transport et contre remise de ce titre.

L'article 8 du nouvel arrêté royal offre toutefois aux services publics la possibilité de conclure des accords avec les différentes sociétés fédérales et régionales de transports pour aboutir au système selon lequel les membres du personnel, à l'achat de l'abonnement, ne devraient payer que leur propre part du prix au guichet de la société concernée; l'autorité enverrait directement son intervention à la même société.

Une pareille convention a entretemps été conclue avec la SNCB et est appliquée depuis le 1^{er} avril 1998. Je renvoie à ce sujet à ma circulaire n° 460 du 16 mars 1998 (*Moniteur belge* 20 mars 1998).

Le Ministre de la Fonction publique,

A. Flahaut

MINISTERIE VAN TEWERKSTELLING EN ARBEID

[C - 98/12419]

Bericht betreffende een nieuwe regeling van de werkingssfeer van een paritair comité

De Minister van Tewerkstelling en Arbeid, wiens kantoren gevestigd zijn Belliardstraat 51, te 1040 Brussel, brengt ter kennis van de betrokken organisaties dat zij overweegt de Koning voor te stellen om het bevoegdheidsgebied van het Paritair Comité voor de handelsluchtvaart (nr. 315), vastgesteld bij koninklijk besluit van 9 februari 1971 (*Belgisch Staatsblad* van 19 maart 1971), gewijzigd inzonderheid bij het koninklijk besluit van 11 augustus 1983 (*Belgisch Staatsblad* van 13 oktober 1983), aan te vullen als volgt :

« Het paritair comité is niet bevoegd voor :

de ondernemingen waarvan de hoofdactiviteit bestaat uit het laden en/of lossen van vliegtuigen en aanverwante dienstverlening;

de luchtvaartmaatschappijen en de ondernemingen waarin een luchtvaartmaatschappij een meerderheidsparticipatie heeft, waarvan het laden en/of lossen van vliegtuigen en aanverwante dienstverlening voor rekening van derden een bijkomstige activiteit is, voor de werknemers aan deze bijkomstige activiteit tewerkgesteld.

Deze uitzondering slaat niet op de werkgevers die ressorteren onder het Paritair Subcomité voor de luchtvaartmaatschappij SABENA. »

MINISTERE DE L'EMPLOI ET DU TRAVAIL

[C - 98/12419]

Avis concernant une réglementation nouvelle du champ d'application d'une commission paritaire

La Ministre de l'Emploi et du Travail, dont les bureaux sont situés rue Belliard 51, à 1040 Bruxelles, informe les organisations intéressées qu'elle envisage de proposer au Roi de compléter le champ de compétence de la Commission paritaire de l'aviation commerciale (n° 315), fixé par arrêté royal du 9 février 1971 (*Moniteur belge* du 19 mars 1971), modifié notamment par l'arrêté royal du 11 août 1983 (*Moniteur belge* du 13 octobre 1983), comme suit :

« La commission paritaire n'est pas compétente pour :

les entreprises dont l'activité principale consiste dans le chargement et/ou le déchargement d'avions et les services connexes;

les compagnies aériennes et les entreprises dans lesquelles une compagnie aérienne a une participation majoritaire, dont le chargement et/ou le déchargement d'avions et les services connexes pour le compte de tiers constitue une activité accessoire, pour les travailleurs occupés à cette activité accessoire.

Cette exception ne porte pas sur les employeurs qui ressortissent à la Sous-commission paritaire de la compagnie aérienne SABENA. »