

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

25 mei 2016

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**over de uitbreiding van de regeling voor gratis
woon-werkverkeer per trein
tot alle werknemers**

(ingediend door de heer Laurent Devin c.s.)

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

25 mai 2016

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**visant à étendre la gratuité
des transports domicile - lieu de travail
en train à l'ensemble des travailleurs**

(déposée par M. Laurent Devin et consorts)

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
DéFI	:	Démocrate Fédéraliste Indépendant
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

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 : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

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
courriel : publicaties@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

I. Tegemoetkoming van de werkgever in de kosten van het woon-werkverkeer: context en stand van zaken

Een werknemer die met het openbaar vervoer naar zijn werk gaat, ontvangt van zijn werkgever een tegemoetkoming in de reiskosten.

De algemene regel ter zake is dat – behoudens andersluidende sector- of bedrijfsbepalingen – de tegemoetkoming van de werkgever wordt geregeld bij collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19octies¹. Ingeval er wel een sector- of bedrijfs-cao bestaat, moet die ten gunste van de werknemers voorwaarden bevatten die minstens gelijkwaardig zijn aan die van cao nr. 19octies.

1. Vervoer per trein

Aangaande de tegemoetkoming in de kosten van het woon-werkverkeer per trein geldt dus – behoudens andersluidende sector- of bedrijfsbepalingen – de algemene regel die is vervat in cao nr. 19octies, die de tegemoetkoming van de werkgever vaststelt op gemiddeld 75 % van de treinkaartprijs.

Die bijdrage wordt berekend op basis van een forfaitaire-bijdragetabel die rekening houdt met de (in kilometer uitgedrukte) afgelegde afstand.

Ruim tien jaar geleden heeft de federale regering een sterke steunmaatregel genomen ter bevordering van milieuvriendelijk vervoer, met name in 2004 voor het personeel van de autonome overheidsbedrijven en de federale administratieve diensten, en in 2005 voor het personeel van de privéondernemingen. Die steunmaatregel behelst een financiële tegemoetkoming bovenop de bijdrage van de werkgever. Door die derdebetalersregeling kan de Staat derhalve een deel van de prijs van de treinkaart voor zijn rekening nemen. Werkgevers die met de NMBS een zogenaamde “Overeenkomst Derde Betaler” hebben gesloten, nemen dan 80 % van de vervoerskosten voor hun rekening, terwijl de overige 20 % door de Staat wordt gedragen.

¹ Collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19octies van 20 februari 2009 betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het vervoer van de werknemers.

DÉVELOPPEMENTS

MESDAMES, MESSIEURS,

I. Intervention de l'employeur dans les frais de déplacement domicile-lieu de travail: état des lieux et situation actuelle

Un travailleur qui utilise les transports en commun pour se rendre sur son lieu de travail reçoit une intervention de la part de son employeur pour ses frais de déplacement.

En la matière, la règle générale veut que, à défaut de dispositions sectorielles ou d'entreprise, c'est la convention collective de travail (CCT) n° 19octies¹ qui règle l'intervention de l'employeur. Le cas échéant, les dispositions d'une CCT sectorielle ou d'une CCT conclue au sein d'une entreprise devront toujours fournir aux employés des conditions au moins équivalentes.

1. Déplacements effectués en train

En matière de remboursement des frais de déplacement domicile-lieu de travail en train, la règle générale veut que, à défaut de dispositions sectorielles ou d'entreprise, la convention collective de travail (CCT) n° 19octies règle l'intervention de l'employeur qui est fixée, en moyenne, à 75 % du prix de la carte-train.

Elle est calculée sur la base d'un tableau d'intervention forfaitaire établi en fonction de la distance parcourue, exprimée en kilomètres.

Depuis 2004 pour le personnel des entreprises publiques autonomes et des entités administratives fédérales et depuis 2005 pour le personnel des entreprises privées, le gouvernement fédéral a pris une mesure de soutien forte en faveur des déplacements plus respectueux de l'environnement. Ce système prend la forme d'une intervention financière en complément à l'intervention de l'employeur. Ce système de tiers payant permet donc une intervention de l'État dans le prix de la carte-train. L'employeur qui conclut une convention tiers payant avec la SNCB prend alors en charge 80 % du coût du transport, les 20 % restants étant à charge de l'État.

¹ Convention collective de travail n°19octies du 20 février 2009 concernant l'intervention financière de l'employeur dans le prix des transports des travailleurs.

Deze regeling is voordelig voor de werknemer (die aldus over een gratis treinabonnement beschikt dat hij niet vooraf moet betalen) én voor de werkgever (die een factuur ontvangt voor het totale bedrag, wat het financieel beheer van die bijdrage vergemakkelijkt).

Als de werknemer een intermodaal traject volgt waarbij hij de trein combineert met het regionaal openbaar vervoer, geldt de overheidsbijdrage aan het regionaal openbaar vervoer alleen voor de MIVB². Voor De Lijn of TEC is immers in geen enkele bijdrage voorzien. Dat neemt uiteraard niet weg dat de werkgever dat deel desgewenst voor zijn rekening kan nemen.

Jammer genoeg is de 80/20-derdebetalersovereenkomst niet verplicht voor de werkgevers in de privé-sector, waardoor ze niet in alle ondernemingen wordt toegepast.

In 2014 telde de NMBS 285 708 houders van een abonnement voor woon-werkverkeer, van wie 165 958 gebruik maakten van de derdebetalersregeling. In totaal hebben 7 271 bedrijven een overeenkomst gesloten met de NMBS. Zowat 90 % van de werknemers voor wie de derdebetalersregeling van toepassing is, had een jaarabonnement. De tegemoetkoming van de Staat bedroeg in 2013 28 335 018,23 euro³.

2. Vervoer per bus, metro of tram

Bij de gewestelijke vervoersbedrijven MIVB, TEC en De Lijn bestaat thans geen derdebetalersovereenkomst met de werkgever zoals bij de NMBS.

Als er geen specifieke sectorale of bedrijfsgebonden bepalingen gelden, voorziet cao nr. 19*octies* in een tegemoetkoming door de werkgever wanneer de af te leggen afstand 5 kilometer bedraagt of meer.

Er moet een onderscheid worden gemaakt naargelang het een vast tarief betreft (ongeacht de afgelegde afstand) dan wel een tarief in verhouding tot de afstand. De werkgeversbijdrage bedraagt ten hoogste 75 % van de prijs van een treinkaart voor een equivalent traject.

² Op grond van de verbintenissen die ons land is aangegaan om de CO₂-uitstoot in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest terug te dringen, blijft de federale bijdrage aan de regionale vervoerskosten beperkt tot het vervoersnet van de MIVB.

³ Antwoord op schriftelijke vraag nr. 892 van de heer Elio Di Rupo, 1 december 2015.

Le système est avantageux tant pour l'employé (qui dispose ainsi d'un abonnement de train gratuit qu'il ne doit pas préfinancer) que pour l'employeur (qui reçoit une facture globale, ce qui facilite la gestion financière de cette intervention).

Si l'employé effectue un trajet intermodal combinant train et transports publics régionaux, l'intervention de l'État concernant les transports publics régionaux ne s'appliquera qu'à la STIB². En effet, aucune intervention n'est prévue pour les TEC ou De Lijn. Cela n'empêche évidemment pas l'employeur de prendre en charge cette partie s'il le désire.

Malheureusement, le recours à la convention tiers payant 80/20 par les employeurs privés se fait sur une base volontaire et n'est donc pas d'application dans l'ensemble des entreprises.

En 2014, la SNCB comptait 285 708 abonnés domicile-travail parmi lesquels 165 958 bénéficieraient du régime du tiers payant, ce qui représente 7 271 entreprises ayant signé une convention avec la SNCB. Près de 90 % des employés sous le régime du tiers payant bénéficiaient d'un abonnement annuel. L'intervention de l'État s'élevait en 2013 à 28 335 018,23 euros³.

2. Déplacements effectués en bus, métro ou tram

En ce qui concerne les sociétés de transport régionales STIB, TEC et De Lijn, il n'existe pas, en l'état actuel des choses, de convention tiers payant équivalente à celle pratiquée à la SNCB.

À défaut de dispositions sectorielles ou d'entreprise spécifiques, la CCT n° 19*octies* prévoit une intervention patronale dans le cas où les déplacements sont supérieurs ou égaux à 5 km.

Une distinction doit être faite selon que le prix est fixe (quelle que soit la distance parcourue) ou proportionnel à la distance. L'intervention patronale est plafonnée à 75 % du prix de la carte-train pour un trajet équivalent.

² Le gouvernement fédéral limite son intervention dans les frais de déplacements en transports régionaux à la seule STIB compte tenu des engagements pris par la Belgique afin de réduire ses émissions de CO₂ en Région de Bruxelles-Capitale.

³ Elio Di Rupo, question écrite n° 892, 1^{er} décembre 2015.

Voormelde vervoersbedrijven stellen derdebetalersovereenkomsten voor, maar die komen volledig ten laste van de werkgever die bij zijn werknemers duurzame mobiliteit wil promoten.

De schoolgaande jeugd maakt 80 % uit van de TEC-gebruikers, en slechts 12 % van de Walen gebruikt de bus voor het woon-werkverkeer.

36 % van de Brusselaars maakt gebruik van de MIVB om naar het werk te gaan. 10 % van de Vlamingen, ten slotte, neemt De Lijn.

Die gebruikscijfers tonen aan dat het openbaar vervoer in het kader van het woon-werkverkeer veel groeipotentieel heeft.

II. Veralgemening van de tegemoetkoming via de 80/20-derdebetalersovereenkomst en uitbreiding tot de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen

Meer dan ooit wordt ons land met mobiliteitsuitdagingen geconfronteerd. Een slecht in de hand gehouden mobiliteit heeft een weerslag op het dagelijks leven van alle burgers. Een slechte luchtkwaliteit en een chronisch verkeersinfarct nopen elk van ons ertoe zijn mobiliteitsgedrag tegen het licht te houden.

Er moet aan worden herinnerd dat twee derde van de werknemers dagelijks de auto gebruikt om naar het werk te gaan, terwijl slechts 13 % gebruik maakt van het openbaar vervoer (trein, metro, tram of bus).

In zijn rapport "Transportvooruitzichten voor België tegen 2030 en enkele beleidsvarianten" toont het Federaal Planbureau zich bijzonder pessimistisch over een eventuele verschuiving van de vervoerswijzen naar een duurzame mobiliteit.

Bij voor het overige gelijk blijvende omstandigheden voorspelt het Federaal Planbureau immers dat de auto het dominante vervoermiddel zal blijven, met een gebruiksaandeel van 84 %. Tevens voorspellen de deskundigen dat het traject 30 % meer tijd in beslag zal nemen en dat meer kilometers zullen worden afgelegd door mensen die alleen in hun auto zitten, ten koste van *carpooling*.

De overheid heeft dus, meer dan ooit, een fundamentele rol te spelen in de bevordering van het openbaar vervoer. Daarbij is het verkieselijk stimuli te gebruiken (de enige manier om de noodzakelijke maatschappelijke aanvaarding te garanderen voor elke verschuiving in de

Ces sociétés proposent des conventions tiers payant mais celles-ci sont entièrement à charge de l'employeur qui désirerait promouvoir la mobilité durable auprès de ses employés.

80 % des usagers des TEC sont issus de la population scolaire et seuls 12 % des Wallons utilisent le bus pour leurs déplacements domicile-travail.

Les Bruxellois sont 36 % à utiliser la STIB pour se rendre au travail. Enfin, 10 % des Flamands utilisent De Lijn.

Ces chiffres de fréquentation tendent à démontrer qu'il existe une importante possibilité de progression pour l'utilisation des transports publics lors des déplacements domicile-travail.

II. Généralisation de l'intervention de la convention tiers payant 80/20 et élargissement aux sociétés de transport public régionales

Les défis en matière de mobilité auxquels notre pays est confronté sont plus que jamais d'actualité. Les conséquences d'une mobilité mal maîtrisée affectent la vie quotidienne de l'ensemble des citoyens. Qualité de l'air médiocre et congestion chronique impliquent que chacun d'entre nous remette en question ses pratiques de mobilité.

Rappelons que 2/3 des travailleurs utilisent quotidiennement leur voiture afin de se rendre au travail, alors qu'ils ne sont que 13 % à utiliser les transports publics, que ce soit le train, le métro, le tram ou encore le bus.

Le Bureau du Plan, dans ses prévisions relatives aux transports à l'horizon 2030, se montre particulièrement pessimiste quant à une éventuelle modification des modes de transport vers une mobilité durable.

En effet, toutes choses étant égales par ailleurs, le Bureau du Plan prédit un maintien de la voiture comme mode de transport dominant avec 84 % de part d'utilisation. Les experts prédisent également un allongement des temps de parcours de 30 % ainsi qu'une augmentation du nombre de kilomètres effectués seul en voiture, au détriment du covoiturage.

Les pouvoirs publics ont donc, plus que jamais, un rôle fondamental à jouer dans la promotion des transports publics. Pour ce faire, il est préférable d'user d'outils incitatifs – les seuls à pouvoir garantir l'acceptation sociale indispensable à tout report dans

bestaande vervoerswijzen) zoals het 80/20-derdebetalersysteem, en aldus de burgers ertoe aan te sporen hun mobiliteitsgedrag te veranderen.

Daarom stellen de indieners van dit voorstel van resolutie voor om al het woon-werkverkeer met het openbaar vervoer volledig gratis te maken. Concreet wensen ze de 80/20-derdebetalersovereenkomst verplicht te maken en ze ook uit te breiden naar de gewestelijke openbaarvervoersmaatschappijen.

les modes de transport utilisés – tels que le système de tiers payant 80/20, afin d'inciter les citoyens à changer leur comportement de mobilité.

C'est pour cette raison que les auteurs de la présente proposition de résolution proposent de généraliser la gratuité des déplacements domicile-lieu de travail en transports publics. Ils proposent ainsi de rendre obligatoire le recours à la convention tiers payant 80/20 et de l'étendre aux sociétés régionales de transports publics.

Laurent DEVIN (PS)
Laurette ONKELINX (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Gwenaëlle GROVONIUS (PS)

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

DE KAMER VAN VOLKSVERTEGENWOORDIGERS,

A. wijst op de talrijke mobiliteitsuitdagingen waar België voor staat;

B. verwijst naar de vooruitzichten van het Planbureau voor 2030, die bevestigen dat de auto het dominante vervoermiddel zal blijven;

C. attendeert erop dat de verzadiging van het autoverkeer België elk jaar 8 miljard euro kost;

D. verwijst naar de verbintenissen die België is aangegaan tijdens de Klimaatconferentie van Parijs (COP 21);

E. stelt vast dat vervoer verantwoordelijk is voor bijna 20 % van de uitstoot van broeikasgassen in België;

F. attendeert op de hoge externe kosten van het vervoer, meer bepaald op gezondheidsgebied;

G. ziet gratis woon-werkvervoer voor werknemers als een gegronde stimulus voor een evolutie naar duurzame mobiliteit;

H. wijst op het belang van de maatschappelijke aanvaarding van elke maatregel op vervoersvlak;

VERZOEKT DE FEDERALE REGERING:

1. de instandhouding en de federale financiering van de 80/20-derdebetalersregeling voor het woon-werkverkeer te waarborgen;

2. de sociale partners ertoe aan te zetten de betrokken collectieve arbeidsovereenkomsten te herzien, teneinde de toepassing van de 80/20-derdebetalersregeling te veralgemenen voor alle werknemers die voor hun woon-werkverkeer per trein reizen;

3. de vervoersmaatschappijen De Lijn en TEC op te nemen in het toepassingsgebied van de 80/20-derdebetalersovereenkomst, zodat die ook geldt voor het gecombineerd gebruik van het openbaar vervoer.

13 mei 2016

PROPOSITION DE RÉOLUTION

LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS,

A. considérant les nombreux défis auxquels doit faire face la Belgique en matière de mobilité;

B. considérant les prévisions du Bureau du Plan à l'horizon 2030 confirmant le maintien de la voiture comme mode de transport dominant;

C. considérant que la congestion du trafic automobile coûte chaque année à la Belgique 8 milliards d'euros;

D. considérant les engagements pris par la Belgique lors de la Conférence de Paris sur le climat (COP 21);

E. considérant que les transports sont responsables de près de 20 % des gaz à effets de serre émis en Belgique;

F. considérant les coûts externes élevés engendrés par les transports, notamment en matière de santé;

G. considérant le bien-fondé de la gratuité des transports domicile-lieu de travail pour les employés comme incitant à une évolution vers une mobilité durable;

H. considérant l'importance de l'acceptation sociale de toute mesure en matière de transport;

DEMANDE AU GOUVERNEMENT FÉDÉRAL:

1. de garantir le maintien et le financement fédéral du système du tiers payant 80/20 pour les déplacements domicile-lieu de travail;

2. d'encourager les partenaires sociaux à revoir les conventions collectives concernées afin de généraliser le recours au système du tiers payant 80/20 à l'ensemble des travailleurs utilisant le train pour les déplacements domicile-lieu de travail;

3. d'inclure les TEC et De Lijn dans le champ d'application de la convention de tiers payant 80/20 lors des déplacements en transports publics combinés.

13 mai 2016

Laurent DEVIN (PS)
Laurette ONKELINX (PS)
Karine LALIEUX (PS)
Gwenaëlle GROVONIUS (PS)