

AANBEVELING Nr. 19

AANBEVELING AAN DE PARITAIRE COMITES BETREFFENDE
DE FIETSVERGOEDING

9.11.2005

2.121-2

**AANBEVELING Nr. 19 VAN 9 NOVEMBER 2005 AAN DE PARITAIRE
COMITES BETREFFENDE DE FIETSVERGOEDING**

De Nationale Arbeidsraad herinnert eraan dat de ontwikkeling van een duurzaam woon-werkverkeer al jaren kan rekenen op de belangstelling van de sociale partners, zowel op interprofessioneel als op sectoraal en ondernemingsniveau.

Op interprofessioneel niveau bijvoorbeeld hebben de sociale partners er zich in het centraal akkoord van 22 december 2000 toe verbonden een aantal maatregelen te nemen om tegemoet te komen aan de mobiliteitsproblematiek. Ondermeer hebben zij de sectoren en ondernemingen opgeroepen om bedrijfsvervoerplannen uit te werken, om collectief vervoer op het niveau van de onderneming te organiseren - desgevallend de ophaling van de werknemers bij het dichtstbijzijnde station - en alternatieve vormen van vervoer aan te moedigen zoals het gebruik van de fiets en carpooling.

Daarnaast heeft de Nationale Arbeidsraad samen met de Centrale Raad voor het Bedrijfsleven in diverse adviezen voorstellen geformuleerd die enerzijds gericht zijn op de bevordering van meer duurzame vervoersmiddelen en anderzijds tot doel hebben een beter zicht te krijgen op het verplaatsingsgedrag tussen de woon- en werkplaats¹. Sommige van die maatregelen werden al door de overheid uitgevoerd, zoals de mobiliteitsenquête en de fiscale voordelen in het kader van de bedrijfsvervoersplannen.

¹ Voorstellen tot bevordering van een duurzame mobiliteit in de adviezen nrs. 1.340 van 15 maart 2001, 1.343 van 21 september 2001, 1.390 van 20 februari 2002, 1.458 van 5 maart 2004. In het kader van de Europese strategie voor duurzame ontwikkeling de adviezen nrs. 1.461 van 23 april 2004, 1.357 van 5 juni 2001 en 1.493 van 11 oktober 2004.

Tevens heeft de Nationale Arbeidsraad de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19² afgesloten die vanaf een afstand van 5 km de financiële tegemoetkoming van werkgevers in de prijs van het openbaar vervoer algemeen toepasselijk heeft gemaakt. Die collectieve arbeidsovereenkomst werd verschillende malen uitgebreid. Laatst gebeurde dit door de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19 sexies van 30 maart 2001 waarbij ter uitvoering van bovengenoemd centraal akkoord het erin voorziene loonplafond voor bedienden werd afgeschaft en de percentages van de werkgeverstegemoetkoming werden opgetrokken.

In het verlengde van dit akkoord kunnen de werkgevers die dat wensen met de NMBS een derdebetalersregeling afsluiten. De Centrale Raad voor het Bedrijfsleven verleent jaarlijks een advies over de tarieven van die werkgeversbijdrage.

Wat het sectoraal en ondernemingsniveau betreft, constateert de Raad dat tal van sectoren en ondernemingen al initiatieven op het vlak van duurzaam woon-werkverkeer hebben genomen. Hierbij heeft de Raad vastgesteld dat op dat niveau naast aanvullende vergoedingen voor het openbaar vervoer meer en meer fietsvergoedingen worden toegekend voor de verplaatsing van de woon- naar werkplaats.

De Raad vindt dit een gunstige evolutie want de fiets is op alle vlakken een duurzaam vervoermiddel. Fietsende werknemers veroorzaken geen vervuiling en files. Bovendien zijn de investeringen in parkeergelegenheid veel lager voor fietsers dan voor auto's. Het aanmoedigen van fietsgebruik kan ook bijdragen tot een milieu- en mensvriendelijk imago van het bedrijf.

Tegen die achtergrond en vanuit zijn bezorgdheid omtrent de economische last van congestie in het verkeer, beveelt de Raad de sectoren en ondernemingen dan ook aan dat zij in het kader van hun overleg over duurzame woon-werkvervoersmiddelen de eventuele toekenning van fietsvergoeding zouden in overweging nemen.

De Raad meent dat bij de keuze voor dit alternatief moet worden rekening gehouden met de specifieke situatie op bedrijfs- en sectorvlak die meebepalend is voor het welslagen van de maatregel (bijvoorbeeld de ligging en de bereikbaarheid van het bedrijf).

² De collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19 ter van 5 maart 1991 tot vervanging van de collectieve arbeidsovereenkomst nr. 19 van 26 maart 1975 betreffende de financiële bijdrage van de werkgevers in de prijs van het vervoer van de werknemers.

De Raad acht het immers aangewezen pragmatisch tewerk te gaan en te vertrekken van de reële problemen die naargelang de lokale situatie een verschillende dimensie kunnen aannemen.

Daarnaast wijst de Raad erop dat die maatregel kostenneutraal kan zijn wanneer zij gepaard gaat met initiatieven die het autogebruik ontmoedigen. Bovendien is de fietsvergoeding voor het woon-werkverkeer tot 0,15 euro per kilometer vrijgesteld van belastingen en socialezekerheidsbijdragen. Ook kan rekening worden gehouden met de andere initiatieven die de werkgevers al genomen hebben op het vlak van duurzame mobiliteit, zoals bijvoorbeeld het derdebetalerssysteem.

Ten slotte is de Raad van oordeel dat een duurzaam woon-werkverkeer een gezamenlijke inzet vergt niet alleen van de werknemers en werkgevers maar ook van de overheid. In die optiek heeft hij de bevoegde overheden dan ook opgeroepen hiervoor de nodige randvoorwaarden te scheppen. Hij denkt hierbij in de eerste plaats aan een veilige verkeersinfrastructuur.

x x x

De Raad neemt zich voor om binnen 3 jaar een evaluatie te maken van de sectorale inspanningen die in uitvoering van deze aanbeveling een alternatief vervoermiddel voor het woon-werkverkeer promoten.
