

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1995-1996

20 juni 1996

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heer Steve Stevaert –

**houdende de financiële bijdrage van de werkgever
in een ecologische reiskostenvergoeding voor zijn werknemers**

Dit voorstel van decreet werd op 20 oktober 1998 overgenomen door de heer Peter Dufaux.

VLAAMS PARLEMENT

ZITTING 1995-1996

20 JUNI 1996

VOORSTEL VAN DECREET

— van de heer Steve Stevaert —

**houdende de financiële bijdrage van de werkgever
in een ecologische reiskostenvergoeding voor zijn werknemers**

TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

De zomer van 1996 is nauwelijks van start gegaan of het ozonprobleem kwam al enkele malen in het nieuws. In de maand mei van 1996 werd verschillende malen al ozonalarm afgekondigd. En de autobestuurder rijdt verder ; wellicht omdat hij denkt dat er geen alternatief is.

In 1920 reden er in België zo'n 20.000 auto's, autobussen en vrachtwagens rond. Vandaag bezwijkt onze verkeersinfrastructuur onder een wagenpark van meer dan 4,5 miljoen stuks.

Zulk een leger gemotoriseerde vervoermiddelen kan niet zonder desastreuze gevolgen blijven rijden. Tegen het einde van de jaren tachtig werd er op technologisch vlak heel wat gerealiseerd om de gevolgen van luchtverontreiniging door het verkeer tegen te gaan. Vandaag blijken al die inspanningen zo goed als vergeefs te zijn aangezien het aantal voertuigen op de weg spectaculair blijft toenemen. De hoeveelheid lood in de lucht als gevolg van de emissies van voertuigen is dan wel gedaald, voor vluchtige organische componenten, zwaveldioxide en koolstofmonoxide kenden we vanaf het begin van de jaren negentig opnieuw een ernstige stijging, terwijl de koolstofdioxidevervuiling en de stikstofdioxidevervuiling als gevolg van de emissie van verkeersvoertuigen gestaag bleef stijgen. De hoogste concentraties stikstofoxiden komen voor in de stedelijke gebieden Vilvoorde, Borgerhout en Gent. De grote schuldige is hier het verkeer.

En dan laten we de geluidsoverlast nog buiten beschouwing. Een groot deel van de Vlamingen worden blootgesteld aan verkeerslawaaï van meer dan 55 dB(A). Een rapport van de Universiteit Gent komt tot de conclusie dat in Oost-Vlaanderen slechts 10 percent van de oppervlakte kan worden betiteld als "stiltegebied", dit wil zeggen gebied zonder motorlawaaï.

Ook dit zijn ontstellende vaststellingen, nog afgezien van de enorme schade en het persoonlijke leed dat elke dag, elke minuut opnieuw aan mensen berokkend wordt als gevolg van het verkeer.

Ondanks alle denkwerk dat tot nu toe verricht werd, slagen er we maar niet in om de luchtvervuiling als gevolg van emissie van transportvoertuigen te beperken. In 1995 leden we onder dramatische ozonconcentraties in de atmosfeer. We kunnen zonder overdrijven stellen dat die ozonconcentraties levensbedreigend waren en doden geëist hebben.

Op het niveau van de federale overheid wordt de ozonproblematiek vanuit een fiscale invalshoek behandeld. Op het niveau van het Vlaamse Gewest moet een doorbraak worden geforceerd inzake vernieuwende maatregelen om de emissievervuiling tegen te gaan. Inventiviteit en gezond verstand moeten samen gaan bij het zoeken naar oplossingen.

Het principe van een ecologische reiskostenvergoeding past volledig in het kader van de bevoegdheden, toegewezen aan het Vlaamse Gewest. Het rationele energieverbruik behoort tot de uitsluitende bevoegdheid van het Vlaamse Gewest. Dit voorstel wil een aanzet zijn om het rationele energieverbruik in Vlaanderen ook in de transportsector in te voeren. Want het is duidelijk dat fiscale maatregelen alleen niet zullen resulteren in een mentaliteitsverandering in de richting van milieubewust bewegen. Daarvoor is een aanmoedigingsbeleid in het Vlaamse Gewest nodig.

Met mijn voorstel wil ik ook verwijzen naar succesvolle experimenten inzake ecologische reiskostenvergoedingen bij privé-bedrijven. Zo heeft de intercommunale Interelectra al sinds een tweetal jaren een ecologische fietsvergoeding voor haar personeelsleden. Ik verwijs hier ook naar de firma Eco-ver waar een soortgelijk initiatief gestart werd.

Dat het systeem van de ecologische reiskostenvergoeding met succes toegepast wordt in sommige privé-bedrijven lijdt geen twijfel. Dat systeem zou echter uitgebreid moeten worden tot de overheid, en dan spreek ik in de eerste plaats over de lokale besturen.

Enige initiatieven dienaangaande stuiten in het verleden echter op voogdijproblemen. Het kan toch niet dat de lokale besturen hun personeelsleden zonder problemen parkeerplaatsen of parkingvergoedingen in het stadscentrum kunnen geven zonder dat de voogdijoverheid optreedt, terwijl een milieuvriendelijk alternatief onmiddellijk door het administratieve toezicht afgestraft zou worden. Een reden te meer om een initiatief inzake een ecologische reiskostenvergoeding decretaal te regelen.

In het verleden zijn in verband met die materie al voorstellen geformuleerd. Ik verwijs onder andere naar het wetsvoorstel-Van Dienderen-Suykens dat enige tijd geleden op federaal niveau ingediend werd maar nog steeds niet behandeld werd. Elk bestuursniveau moet zijn prioriteiten stellen, maar in een nijpende materie als ozonoverlast en CO₂-vervuiling kan niet langer gedraald worden. Daarom denk ik dat het nuttig is dat het Vlaamse bestuursniveau snelle beslissingen treft op milieuvlak. Inzake milieu moet Vlaanderen fietsen in het tempo van de snelsten en niet ergens achteraan in het pe-

loton. Het voorstel van resolutie van mevrouw Cecile Verwimp-Sillis inzake het stimuleren van het overheidspersoneel om meer gebruik te maken van de fiets voor het woon-werkverkeer is tevens een indicatie dat de Vlaamse volksvertegenwoordigers in de startblokken staan als het gaat om de uitwerking van een concrete en coherente milieureglementering.

Daarom dien ik dit voorstel van decreet in, als een signaal aan de Vlaamse en de federale overheid en als een eerste concrete stap in de richting van het terugdringen van het autoverkeer. Dit voorstel is een eerste stap in de richting van een duurzame mobiliteit, een financiële stimulans voor de milieubewuste beweger die bereid is om de wagen te laten staan en de fiets te nemen.

Commentaar bij de artikelen

Artikel 1

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 2

Dit artikel behoeft geen commentaar.

Artikel 3

Hoewel de fiets een goedkoop vervoermiddel is, is hij niet helemaal gratis. Een fiets moet aangekocht worden, er moeten onderhoudskosten betaald worden en vooruitziende mensen nemen dikwijls een verzekering. Het is dan ook niet meer dan normaal dat fietsers, net zoals autobestuurders, vergoed worden, niet enkel voor de kosten die ze ongetwijfeld maken, maar ook voor hun inspanningen.

Artikel 4

Een vergoeding van 10 frank per km ligt iets hoger dan de normale transportvergoeding voor een automobilist. Hoewel de variabele kosten van een fietser beduidend lager liggen dan die van een automobilist, is het niet meer dan normaal dat de fietser een behoorlijke vergoeding krijgt voor de bijdrage die hij levert tot het in stand houden van het milieu.

Artikel 5

Het moet duidelijk zijn dat een persoon die een ecologische reiskostenvergoeding ontvangt automatisch zijn recht op een wagentransportvergoeding verliest. Personen die met het openbaar vervoer naar hun werk gaan en beslissen om vanaf het station tot het werk de fiets te nemen, kunnen de ecologische reiskostenvergoeding wel cumuleren met een bijdrage in de kosten van een spoor- of busabonnement.

Artikel 6

Het moet duidelijk zijn dat een ecologische reiskostenvergoeding niet dient om het inkomen op een frauduleuze manier te spekken. Het definitieve verlies van het recht op een reiskostenvergoeding moet inbreuken tegengaan. Eventueel kan, in geval van inbreuk op deze regelgeving, het recht op een normale reiskostenvergoeding (wagen, ...) ook ingetrokken worden.

Steve STEVAERT

VOORSTEL VAN DECREET

Artikel 1

Dit decreet regelt een gewestaangelegenheid.

Artikel 2

Dit decreet is van toepassing op werknemers die zich door middel van een niet-gemotoriseerd voertuig van en naar hun werk begeven en hun werkgevers.

Artikel 3

Werkgevers die werknemers in dienst hebben, die zich door middel van een niet-gemotoriseerd voertuig van en naar hun werk begeven, zijn verplicht aan die werknemers een vergoeding te betalen.

Artikel 4

De vergoeding bedraagt 10 frank per kilometer.

Artikel 5

De ecologische reiskostenvergoeding is niet cumuleerbaar met andere vormen van transportvergoedingen. Zij is echter wel cumuleerbaar met de werkgeversbijdrage en de kosten van een spoor- of busabonnement, indien de werknemer het openbaar vervoer combineert met een supplementaire, niet-gemotoriseerde vorm van vervoer vanaf het station naar het werk.

Artikel 6

Ingeval de werknemer de ecologische reiskostenvergoeding wil ontvangen, ondertekent hij een formulier voor de aanvraag van een ecologische reiskostenvergoeding. In dit formulier bevestigt de werknemer op zijn eer dat hij zich op niet-gemotoriseerde wijze naar het werk begeeft.

Indien de werknemer die een ecologische reiskostenvergoeding geniet, erop betrappt wordt dat hij zich op gemotoriseerde wijze begeeft naar het werk, verliest hij definitief het recht op die vergoeding, onverminderd andere te bepalen sancties.

Steve STEVAERT
