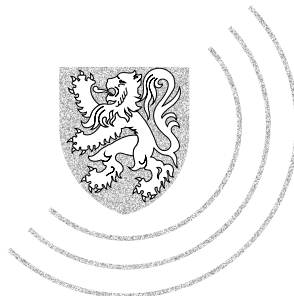


V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 1998-1999

20 januari 1999

VOORSTEL VAN DECREET

– van de heer Peter Dufaux –

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

VERSLAG

**namens de Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden
uitgebracht door de heer Paul Deprez**

Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer Robert Voorhamme.

Vaste leden :

de heren Leo Cannaerts, Paul Deprez, Johan De Roo, mevrouw Trees Merckx-Van Goey, de heer Eddy Schuermans ;

de heren Karel De Gucht, Jacques Laverge, Didier Ramoudt ;

de heren Carlos Lisabeth, Jef Sleenckx, Robert Voorhamme ;

de heren Jan Penris, Frans Wymeersch ;

de heer Jean-Marie Bogaert ;

de heer Jos Stassen.

Plaatsvervangers :

de heren Joachim Coens, Jos De Meyer, mevrouw Mia De Schamphelaere, de heer John Taylor, mevrouw Riet Van Cleuvenbergen ;

de heren Louis Bril, André Denys, Dirk Van Mechelen ;

de heren Freddy De Vilder, Fred Dielens, Jacky Maes ;

mevrouw Marijke Dillen, de heer Emiel Verrijken ;

de heer Chris Vandenbroeke ;

de heer Jos Geysels.

Zie :

361 (1995-1996)

– Nr. 1 : Voorstel van decreet

– Nr. 2 : Advies van de Raad van State

DAMES EN HEREN,

De Commissie voor Werkgelegenheid en Economische Aangelegenheden besprak op 14 januari 1999 het voorstel van decreet houdende de financiële bijdrage van de werkgever in een ecologische reiskostenvergoeding voor zijn werknemers.

Op 18 november 1997 bracht de Raad van State een advies uit over het voorstel van decreet. Dit advies is opgenomen in Stuk 361 (1995-1996) – Nr. 2.

Het voorstel van decreet, oorspronkelijk ingediend door de heer Steve Stevaert op 20 juni 1996, werd ingevolge de benoeming van de heer Steve Stevaert tot lid van de Vlaamse regering, op 20 oktober 1998 overgenomen door de heer Peter Dufaux.

I. TOELICHTING DOOR DE INDIENER VAN HET VOORSTEL VAN DECREET

De heer Peter Dufaux licht het voorstel van decreet samenvattend toe. De toenemende verkeersdichtheid schept enorme problemen, o.m. de toenemende luchtverontreiniging ingevolge de schadelijke emissies van transportvoertuigen, de ozonproblematiek, het gebrek aan stiltegebieden door de geluidsoverlast van het verkeerslawaai, het fileprobleem en de morele schade ingevolge verkeersongevallen.

Vernieuwende maatregelen om de emissievervuiling tegen te gaan, dienen te worden genomen, o.m. via de aanmoediging van alternatieve verkeersvormen, zoals de bevordering van het fietsgebruik. Dit voorstel van decreet dat ertoe strekt te voorzien in een financiële bijdrage van de werkgever in de ecologische reiskostenvergoeding voor zijn werknemers, wil op het Vlaamse niveau een signaal zijn aan de federale regering om een eerste stap in de richting van de terugdringing van het autoverkeer te zetten.

Daarenboven moet dit voorstel van decreet worden gezien als een eerste aanzet tot duurzame mobiliteit, een financiële stimulans voor de milieubewuste beweging die bereid is om de wagen te laten staan en de fiets te nemen.

Het aanreiken van adequate oplossingen voor het mobiliteitsprobleem zal een van de grootste uitdagingen zijn voor de komende jaren. Spreker refereert in deze context aan een colloquium, waarin wordt gesteld dat de toekenning van fiscale stimuli

de werknemer er kan toe bewegen om de auto aan de kant te laten staan.

De toekenning van de ecologische reiskostenvergoeding kent een toenemend succes bij de privé-bedrijven, die nu reeds gebruik maken van het principe van de bedrijfsvervoersplannen, teneinde de verkeersdichtheid te milderen.

De ministeriële omzendbrief van de ministers Peeters en Martens in 1997 kende aan het personeel van provincies, gemeenten, intercommunales en OCMW's een vergoeding toe, indien werknemers niet met de auto naar het werk komen. De toekenning van deze ecologische reiskostenvergoeding sorteerde bv. een gunstig effect in de gemeente Sint-Truiden. Ingevolge de toekenning van een forfaitair bedrag van 5 frank per kilometer, steeg het aantal fietsgebruikers voor het woon-werkverkeer van 17 naar 89 personeelsleden.

Gelijktijdig met de toekenning van de ecologische reiskostenvergoeding voerde de gemeente Sint-Truiden een blauwe zone parkeerkaart in, in het kader van een ontradringsbeleid voor langdurig parkeren van auto's in de stad. Wellicht ligt de combinatie van beide maatregelen aan de basis van het succes van het woon-werkverkeer per fiets.

Het principe van een ecologische reiskostenvergoeding past volgens de indiener van het voorstel volledig in het kader van de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest, o.m. in het kader van het REG-beleid en de algemene milieuproblematiek.

Op dit ogenblik wordt reeds een fiscale incentive toegekend om het fietsgebruik aan te moedigen, die beperkt is tot 6 frank per kilometer, doch dit bedrag is te bescheiden om te kunnen resulteren in een mentaliteitswijziging. Het voorstel van decreet beoogt duurzame mobiliteit en het financieel belonen van de milieubewuste werknemer.

II. HET ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

1. De interpretatie van het begrip "loon"

De Raad van State heeft, ingevolge het verzoek van de Voorzitter van de het Vlaams Parlement op 10 oktober 1996, over het oorspronkelijk door de heer Steve Stevaert ingediende voorstel van decreet, op 18 november 1997 een negatief advies uitgebracht.

Wat de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest betreft stelt de Raad van State in zijn advies (Stuk 361 (1995-1996) – Nr. 2) dat : "Door het voorstel van decreet wordt rechtstreeks ingegrepen in de arbeidsverhouding tussen de werkgever en de werknemer : enerzijds is volgens de voorgestelde regeling de desbetreffende vergoeding slechts verschuldigd wanneer er arbeid wordt verricht krachtens een arbeidsovereenkomst ; anderzijds legt het voorstel aan de werkgever de verplichting op om, onder bepaalde voorwaarden, bovenop de met de werknemer overeengekomen vergoeding, een reiskostenvergoeding te betalen, die volgens de rechtspraak dient te worden aangemerkt als "loon" in de zin van artikel 2 van de wet van 12 april 1965 betreffende de bescherming van het loon der werknemers (Cass., 24 mei 1972, Arr. Cass., 1972, 894 en, met concl. adv.-gen. H. Lenaerts, J.T.T., 1972, 202.).".

De indiener is het niet eens met de door de Raad van State gegeven interpretatie nopens de interpretatie van het begrip "loon". Indien de werkgever aan de werknemer een hogere onkostenvergoeding toekent dan de wettelijk terugbetaalbare kosten, kan het begrip "loon" inderdaad worden weerhouden.

Het begrip "loon" is een evolutief gegeven en ter zake refereert de indiener aan meer recente rechtspraak, o.m. naar de arresten van het Arbeidshof te Antwerpen van 17 juni 1994 en 20 november 1978. Het dient te gaan om de terugbetaling van effectief gemaakte verplaatsingen waarvoor de werknemer kosten heeft gemaakt en dit in het kader van de uitvoering van de werknemersprestaties. Indien dit niet het geval is, dan kan de hiervoor toegekende vergoeding, in de zin van artikel 2 van de wet van 12 april 1965, niet worden geïnterpreteerd als "loon".

Het voorstel van decreet wil de terugbetaling regelen van de kosten die door de werknemer worden gemaakt voor het woon-werkverkeer per fiets.

2. Kosten van het fietsgebruik en eventuele bijsturing van het voorstel van decreet

Hoe dienen deze kosten te worden berekend ? Alle kosten die het begrip "loon" overstijgen, kunnen inderdaad worden gerelateerd aan de arbeidsverhoudingen tussen werkgever en werknemer en maken deel uit van het arbeidsrecht, dat behoort tot de bevoegdheid van de federale wetgever.

Wat kost het woon-werkverkeer per fiets ? Spreker verwijst naar een studie van de Nederlandse Fietssbond (NFB) en naar het Fietsforum dat in Gent en Antwerpen op 13 en 14 mei 1997 werd georganiseerd. Bij de berekening van de fietskosten dient men een onderscheid te maken tussen de vaste (aanschaf van de fiets, afschrijving op 5 jaar – de aanschaf van een degelijke fiets kost algaauw 25.000 frank, verzekering, specifieke fietskledij, jaarlijkse onderhoudsbeurt) en de variabele kosten (slijtage en normale onderhoudsbeurten). De vaste kosten kunnen aldus worden geraamd op een 10.000 frank per jaar en de variabele kost op 2 frank per kilometer.

Ondanks het advies van de Raad van State blijft de indiener erbij dat het voorstel van decreet wél tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoort. Het in het, oorspronkelijk door de heer Steve Stevaert ingediende voorstel van decreet, voorgestelde bedrag van 10 frank per km (artikel 4) ligt inderdaad aldus iets te hoog.

De heer Peter Dufaux beaamt dat wat dit punt betreft, het voorstel van decreet kan worden bijgestuurd. In het licht van de ministeriële omzendbrieven die voorzien in een bedrag van 5 frank per kilometer en de door de federale overheid toegelaten fiscale aftrek van 6 frank per kilometer, kan in het voorstel van decreet, het bedrag van 5 of 6 frank per kilometer worden gehanteerd.

III. STANDPUNT VAN DE VLAAMSE REGERING

Minister Eric Van Rompuy verklaart over het voorstel van decreet geen formeel standpunt in te nemen, maar refereert aan het negatief advies van de Raad van State, vermits de in het voorstel van decreet aangesneden problematiek raakt aan het arbeidsrecht dat behoort tot de bevoegdheid van de federale overheid.

IV. BESPREKING EN REPLIEKEN VAN DE INDIENER

De heer Leo Cannaerts stelt onomwonden vast dat men het advies van de Raad van State moeilijk kan negeren. Het voorstel van decreet regelt inderdaad een aantal aspecten die deel uitmaken van het arbeidsrecht (bv. CAO's die worden bekrachtigd bij koninklijk besluit, regeling van de terugbetaling van reiskosten (sociale abonnementen)). In het fiscale recht wordt de vergoeding woon-werkverkeer

beschouwd als een belastbare inkomst. Forfaitaire aftrekken zijn toegestaan.

Deze vaststellingen doen evenwel niets af aan de positieve instelling van deze spreker t.o.v. de idee van de toekenning van een ecologische reiskostenvergoeding, maar het advies van de Raad van State is m.b.t. de bevoegdheidsvraag van het Vlaamse Gewest duidelijk.

De Vlaamse overheid heeft inderdaad reeds een aantal maatregelen genomen ten overstaan van het overheidspersoneel, doch de impact van dit voorstel van decreet op de privé-ondernemingen mag niet worden uit het oog verloren.

Spreker is er wel voorstander van de krachtlijnen van het voorstel van decreet in te passen in het globale loonoverleg tussen de sociale partners (bv. aanbevelingen naar de bedrijven inzake fietsenstalling, e.d.m.). Spreker vraagt zich af of de toekenning van deze ecologische reiskostenvergoeding geen omslachtige administratieve procedure met zich zal brengen die niet in verhouding staat met de toegekende financiële incentive (5 à 6 frank per kilometer). De heer Jean-Marie Bogaert betreurt dat Vlaanderen niet over de bevoegdheid beschikt om eigen Vlaamse CAO's af te sluiten. Mocht Vlaanderen over deze bevoegdheid beschikken, dan zou een initiatief zoals in dit voorstel van decreet aangereikt, vlot in een Vlaamse CAO kunnen worden opgenomen.

De Vlaamse overheid kan ook, zonder de toekenning van een fietsvergoeding, het fietsgebruik positief beïnvloeden, o.m. door een verhoogde zorg voor de fietspaden. Bedrijfsvervoer kan ook worden vervangen door een verhoogd fietsgebruik.

Alhoewel de heer Jos Stassen een creatieve en extensieve interpretatie van de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest voorstaat, wijst deze spreker erop dat het voorstel van decreet reeds enige tijd geleden is ingediend en dat er sindsdien op het federale vlak reeds een aantal milieuvriendelijke maatregelen inzake woon-werkverkeer werden genomen (o.m. de wet Van Dienderen). Wat is de meerwaarde van dit voorstel van decreet ?

Het voorstel van decreet kan op verschillende vlakken worden verfijnd (o.m. de rigide opstelling van artikel 5, waarbij in de toelichting o.m. gesteld wordt : "Het moet duidelijk zijn dat een persoon die een ecologische reiskostenvergoeding ontvangt automatisch zijn recht op een wagentransportvergoeding verliest."). Zoals het voorstel van decreet

thans voorligt, zal de praktische toepassing ervan moeilijk liggen.

De heer Didier Ramoudt meent dat het advies van de Raad van State duidelijk is. Arbeidsrechtelijk dient iedere verplaatsing van de werknemer te worden vergoed en wordt de tussenkomst van de werkgever aan de werknemer beschouwd als een inkomst, die fiscaal wordt belast. Quid met personen die zich te voet naar het werk begeven ? Een dergelijk woon-werkverkeer betekent voor de overheid een aanzienlijke besparing (geen fietspaden e.d.m.). Deze vorm van verplaatsing zou in feite hoger dienen te worden vergoed, al was het alleen maar omwille van het verhoogde verkeersrisico dat de voetgangers lopen.

Wat de budgettaire impact van dit voorstel van decreet voor de bedrijven betreft, merkt spreker op dat sommige bedrijven niet beschikken over bedrijfsvervoersplannen. Quid met bedrijven met 2.500 werknemers die beslissen om met de fiets naar het werk te komen aan 20 frank per kilometer ? Er dienen initiatieven genomen te worden in het kader van de verlichting van de loonlast voor de bedrijven.

De controle van het fietsgebruik voor het woon-werkverkeer kan voor de heer Jean-Marie Bogaert geen probleem zijn en spreker refereert in dit verband aan de stad Brugge. De fietsvergoeding wordt toegekend op basis van het aantal dagen dat men met de fiets naar het werk komt. Dagelijks wordt dit op een formulier ingevuld.

Inhoudelijk dient een onderscheid gemaakt te worden tussen de financiële vergoeding en de bevordering van de infrastructuur die het fietsgebruik kunnen stimuleren. De overheid moet de accommodatie m.b.t. het fietsgebruik aantrekkelijker maken (bv. fietsstallingen in stations laten vaak te wensen over – geen bewaking, geen overdekking).

De heren Leo Cannaerts en Didier Ramoudt vragen om het voorstel van decreet in te trekken, gelet op het negatief advies van de Raad van State.

De heer Peter Dufaux repliceert op de kritische op- en aanmerkingen als volgt. Wat de bevoegdheidsvraag betreft, treedt de heer Dufaux de interpretatie van de Raad van State van het begrip "loon" niet bij.

Wat de redactie van het voorstel van decreet betreft, beaamt de indiener dat het voorstel inderdaad op een aantal vlakken zou kunnen worden verfijnd.

De heer Robert Voorhamme wijst op de terughoudendheid van de Raad van State nopens de bevoegdheidsvraag en de tussenkomsten van de verschillende leden.

De indiening van een nieuw voorstel van decreet zal best meer rekening houden met de fiscale en sociaalrechtelijke aspecten van de reiskostenvergoeding en met de bepalingen van het arbeidsrecht m.b.t. het begrip "loon" en de verhouding tussen werkgevers en werknemers. De afsluiting van "Vlaamse CAO's", dient nog steeds te worden bekrachtigd door de federale overheid. Vlaanderen ontbeert ter zake deze bevoegdheid.

De Vlaamse overheid kan ten aanzien van de privé-sector niet dwingend optreden, maar kan wel als toezichthoudende overheid of werkgever zelf overeenkomsten afsluiten die betrekking hebben op de arbeidsvoorwaarden van het Vlaamse overheidspersoneel.

De heer Peter Dufaux verklaart hierbij het voorstel van decreet in te trekken.

De verslaggever,

Paul DEPREZ

De voorzitter,

Robert VOORHAMME
